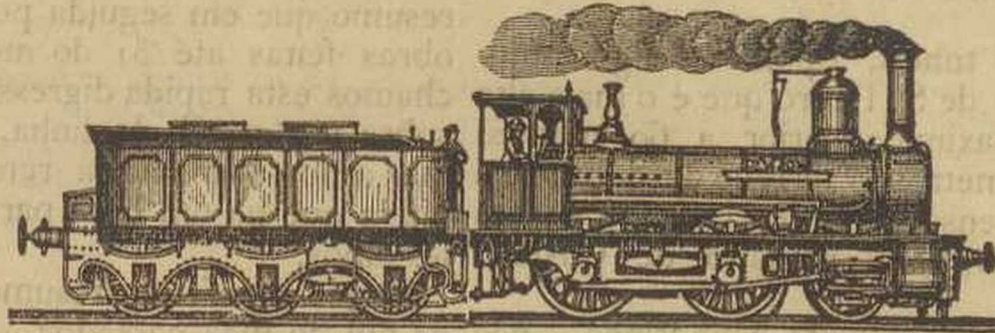


# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## DE PORTUGAL E HESPAÑHA

NAVEGAÇÃO  
—  
COMMERCIO  
—  
PORTOS



CORREIOS  
—  
TELEGRAPHOS  
—  
MINAS

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

ASSIGNATURAS		PUBLICAÇÃO QUINZENAL		ANNUNCIOS
Portugal.....	Semestre 17500 réis Anno 27500	REDACÇÕES	LISBOA — Largo do Conde Barão, 18	Uma só vez, 40 réis cada espaço de linha em corpo 10, 1 col.
Hespanha.....	9 pes. 16	MADRID — Preciados, 33		Repetições—Vide a respectiva tabella na Administração—Arco do Bandeira, 229, 3.º
Paizes da União Postal	10 frs. 18			

### TARIFAS PARA PARIS

Ao nosso estimadissimo collega *Diario de Noticias*, que em o seu numero de hoje, domingo 14, se occupa do serviço de passageiros e mercadorias para Paris, podemos desde já assegurar que não é tão flagrante, como se lhe afigura, a falta de tarifas directas entre o nosso paiz e a França.

Não só pela linha da Beira-Alta, como pela de Madrid, existem bilhetes directos, n'aquella, desde Pampilhosa, e n'esta, desde Lisboa, para Paris e Bordeus, aos mesmos preços, como se preparam novos bilhetes de ida e volta que redusirão o preço de 1.ª classe de Lisboa a Paris de 80000 a 60000 réis; o de 2.ª de 600540 a 450500 e de 3.ª de 410480 a 310200.

Para as fructas, caça e legumes verdes existem já as tarifas P. H. F. n.ºs 1 e 2, cujos preços são de Lisboa e por cada 10 kilogrammas:

A Bordeus.....	575 réis
A Paris.....	808 »

Além d'isso existe a tarifa directa de mercadorias Lisboa Paris, cujos preços são resumidissimos, regulando entre 170 e 324 réis cada 10 kilogrammas.

No proximo numero daremos completos esclarecimentos sobre estas tarifas.

### SUMMARIO

- Caminho de ferro da Beira Baixa.*
- Parte official.*—Regulamento para a fiscalisação da construcção de caminhos de ferro, a que se refere o decreto de 15 de março de 1888.
- Os nossos collegas.*
- Porto de Lisboa.*
- O congresso agricola e as tarifas dos caminhos de ferro.*
- Companhia carris de ferro de Lisboa.*
- Republica Argentina.*—Os caminhos de ferro.
- Linha Urbana.*—Estado geral do avanço do tunnel.—Estação central.
- Consultas.*
- Subscrição nacional.*
- Cotações de titulos de Caminhos de ferro.*
- Boletim das receitas dos caminhos de ferro.*
- Carteira dos accionistas.*
- Serviço dos Caminhos de ferro.*
- Annuncios.*

### CAMINHO DE FERRO DA BEIRA BAIXA

ESTADO DOS TRABALHOS EM 31 DE MARÇO DE 1888

E' a via ferrea de maior importancia que está actualmente em construcção no nosso paiz; essa importancia impõe-se, não sómente pela extensão da linha (210 kilometros) e pelo numero avultado de obras d'arte que tornam a construcção por vezes difficultosa, mas tambem pela zona atravessada, onde se encontram regiões feracissimas, sobrelevando a todas a da formosa bacia do Zezere, vestida pela natureza de opulentas galas, que bem se casam com os labores das povoações que esmaltam esse esplendido tapete de verdura, e que atestam com padrões gloriosos—as fabricas—o seu amor pelo trabalho e pelo desenvolvimento material do paiz.

Poucas regiões mais do que esta terão em Portugal direito aos beneficios da viação accelerada, o que não impede que ainda hoje os *carros mattos* e as *diligencias* sejam os unicos vehiculos que aquella uberrima provincia pode aproveitar, para os transportes dos seus laboriosos filhos e das suas fartas mercadorias...

E' de via larga o caminho de ferro a que nos referimos, e tem o seu ponto de partida na actual estação de Abrantes, onde entronca com a linha de leste; o seu ponto terminus é na estação da Guarda, onde entronca na linha ferrea da Beira Alta, tendo alguns kilometros antes lançado um ramal para a Gatta (povoação situada junto da linha da Beira Alta) com a qual facilita o movimento internacional.

Logo á sahida de Abrantes, a linha ferrea atravessa o Tejo em uma extensa ponte, que é sem duvida a obra d'arte mais importante da linha, seguindo d'ahi em diante a margem direita do Tejo até Villa Velha de Rodam, onde se inflecte para a esquerda, em direcção a Castello Branco. Toda a parte do caminho de ferro que margina o Tejo, é de construcção extremamente difficult, succedendo-se constantemente os muros de suporte, as pontes e os viaductos. As terraplenagens tambem não offerecem pequena difficultade, em vista da estratificação dos terrenos, quasi na sua totalidade chistos, ser favoravel aos desprendimentos ou desabamentos. Accresce ainda, como grande difficultade de construcção, a insalubridade d'esta parte da linha, durante os melhores mezes para trabalhos—junho a outubro—em que toda a qualidade de febres ataca os

operarios, dizimando ou prostrando muitos e pondo em debandada outros tantos, o que faz com que as obras não possam ter um grande desenvolvimento senão no inverno e primavera.

Os primeiros dez kilometros, depois de abandonarmos o Tejo, não são melhores, como clima, que os anteriores, e a sua construcção é a mais sobrecarregada de toda a linha.

N'elles se encontram 3 tuneis, 5 pontes e alguns muros, e o notavel viaducto de S. Pedro que é o mais alto da linha, sendo a cota maxima superior a 60 metros.

Passados esses 10 kilometros, o terreno desdobra-se a nossos olhos em uma extensa zona, cortada de suaves ondulações, correspondente ao planalto de Castello Branco.

Nada de importante se offerece até Alpedrinha, a não ser a vista da serra d'este nome, e a do Valle de Prazeres que não tem rivaes em ambas as Beiras, e que poderão entrar em confronto com as mais grandiosas do nosso paiz. Esses dois encantadores valles conhecidos pelos nomes de *Valle de Prazeres* e *Cova da Beira* (bacia do Zezere entre Fundão e Covilhã) liga-os a linha ferrea por meio de um tunel de 650<sup>m</sup>, que atravessa a serra da Gardunha. Pode-se dizer que o leito do caminho de ferro entre Alpedrinha e Covilhã é a unica solução de continuidade n'esse verdejante horisonte de mattas e pomares, de hortas e lameiros, que os nossos olhos não cançam de contemplar!

De ambos os lados da Gardunha o terreno volta a ser accidentado, desdobrando-se novamente á quem e além do Fundão, na margem do Zezere, que é duas vezes atravessado para se dar uma estação á Manchester portugueza. Da Covilhã á Guarda o terreno é em geral montanhoso e muito cortado de correntes que a linha salva em numerosas pontes e viaductos, havendo n'esta parte da linha terraplenagens de grande volume e dois extensos tuneis.

Entre Abrantes e a Guarda ha uma differença de nivel entre as duas estações terminus de cerca de 750<sup>m</sup>. Esta cota dá por si só uma idéa da quantidade de rampas que foi necessario empregar para vencer esse desnivel, e das difficuldades que houve nos estudos para se obter uma planta e perfil acceitaveis.

Na linha da Beira Baixa ha 53 pontes metallicas e 7 tuneis, além de um numero consideravel de muros de suporte, aqueductos e pontões de alvenaria.

É concessionaria d'este caminho de ferro a Companhia Real dos caminhos de ferro portuguezes, a qual deu a construcção a um grupo de capitalistas portuguezes.

Tanto a companhia como a empresa constructora occupam um numeroso pessoal de engenheiros, conductores, apontadores, olheiros, etc. exclusivamente portuguez. Este facto, altamente sympathico, não pôde deixar de ficar aqui registado e é a consequencia da evolução que se tem operado, desde 1884 para cá, em materia de caminhos de ferro. (\*)

A construcção está sendo atacada com actividade, havendo actualmente empregados nos trabalhos 7:500 homens por dia. A parte comprehendida entre as Sarnadas e Alpedrinha, cerca de 50 kilometros, está quasi concluida; falta, comtudo, atacar a seccão da Covilhã á Portella da Escollada, perto de 40 kilometros, por não estar approvedo pelo governo o traçado respectivo, ape-

sar de se terem já estudado grande numero de variantes. Parece que a politica não tem sido indifferente a que esta parte da linha não tenha recebido ainda a approvação superior; os povos é que serão certamente os mais prejudicados com este facto, porque terão a linha aberta um anno mais tarde, pelo menos.

Da importancia dos trabalhos já executados falla o resumo que em seguida publicamos, e que se refere ás obras feitas até 31 do mez passado, e com o qual fechamos esta rapida digressão á *vol-d'oiseau*, que fizemos sobre um perfil da linha, auxiliados pelas impressões que a nossa memoria retém ainda de uma *tournee* fugitiva que ha um bom par de annos fizemos por aquelles sitios.

Segue o referido resumo da situação dos trabalhos no fim do mez passado:

Expropriações .....	2.000.000 m. <sup>2</sup>	
Terraplenagens .....	1.100.000 m. <sup>3</sup>	
Viaductos de pedra.....	2.400 »	
Aqueductos e pontões.....	17.000 »	
Muros de suporte .....	8.000 »	
Tuneis	Galeria d'avanco....	721 m. <sup>1</sup>
	» de stross ...	96 »
	Desanche superior....	423 »
	» inferior....	96 »
	Abobada.....	162 »
	Pés direitos .....	32 »

23.000 carris e material de fixação correspondente  
55:000 travessas

14 casas de guarda

## PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

DIRECÇÃO GERAL DE OBRAS PUBLICAS E MINAS

2.<sup>a</sup> Repartição

CAMINHOS DE FERRO

Regulamento para a fiscalisação da construcção de caminhos de ferro, a que se refere o decreto de 15 de março de 1888

TITULO II

Peças escriptas

(Continuado do n.º 2)

Art. 15.º Segundo o disposto no artigo 24.º do decreto de 31 de dezembro de 1864 e para o desempenho, por parte das direcções fiscaes, do determinado nos artigos 6.º e 9.º d'este regulamento, são as empresas obrigadas a remeter;

1.º Pelas diversas secções de construcção ás respectivas secções de fiscalisação até ao dia 5 de cada mez as notas circumstanciadas dos trabalhos executados e numero de operarios empregados durante o mez anterior em cada secção de construcção, divididas segundo os diversos capitulos do orçamento nos termos do modelo A, annexo a este regulamento;

2.º Em um praso de vinte dias, contados da data dos respectivos officios da direcção de fiscalisação, todos os esclarecimentos e dados estatisticos que esta reclamar á direcção da construcção.

§ unico. Faltando as empresas ás obrigações estipuladas n'este artigo e seus numeros, terão applicação as multas designadas no artigo 24.º do decreto de 31 de dezembro de 1864, que serão requeridas pela direcção da fiscalisação ás respectivas auctoridades administrativas e cobradas como determina o artigo 36.º do mesmo decreto.

Art. 16.º As empresas têm a livre escolha e inteira responsabilidade do pessoal nomeado para os diferentes serviços de construcção.

§ 1.º Se este pessoal for insufficiente, inhabil, desleixado ou desordeiro, o governo intimará ás empresas, o augmento, substituição ou demissão do mesmo pessoal.

§ 2.º Se em consequencia de injurias, resistencia e offensas corporaes, feitas a qualquer empregado fiscal for levantado auto, será

(\*) Antes de 1884 só os do Minho e Douro tinham sido construidos exclusivamente por pessoal portuguez e isto devido a ser o Estado quem construia aquellas linhas. No anno de 1884 havia, que nos conste, ao serviço das companhias de caminhos de ferro portuguezes, apenas dois engenheiros portuguezes. Agora já ha mais de vinte...

desde logo obrigada a empresa a suspender o empregado infractor do serviço da secção onde se deu a infracção até decisão do tribunal competente sobre a ocorrência.

Art. 17.º As empresas são obrigadas a dar conhecimento ás direcções de fiscalização da organização do serviço tecnico da construcção; designando por suas cathogorias e nomes os empregados technicos nomeados para as diversas secções e lancos, hem como as respectivas residencias. Assim tambem deverão participar ás mesmas direcções as alterações, que ocorrerem no dito pessoal durante o periodo da construcção.

§ unico. A identidade dos empregados verificar-se ha pela apresentação do diploma de nomeação devidamente authenticado.

Art. 18.º Reciprocamente as direcções de fiscalização participão ás empresas a organização do seu serviço tecnico, designando as cathogorias, nomes e residencias do respectivo pessoal.

§ unico. No caso d'este artigo terá igualmente logar o determinado no § unico do artigo 17.º

Art. 19.º As empresas, no caso em que qualquer empreiteiro ou tarefeiro abandone as obras de que se achar encarregado, sem ter satisfeito os jornaes em divida aos seus operarios, são responsáveis pelo prompto pagamento d'esses jornaes, em harmonia com o disposto na portaria de 5 de junho de 1868 e parecer do fiscal da corôa datado de 12 de junho de 1869, nos limites do disposto no artigo 1405.º do codigo civil, independentemente da acção, que as leis permitam ás mesmas empresas tentar, contra taes empreiteiros ou tarefeiros.

Art. 20.º As empresas são obrigadas, nos termos do artigo 12.º do decreto de 31 de dezembro de 1864, a adoptar todas as medidas de precaução necessarias para garantir durante a execução das obras a segurança aos empregados, trabalhadores e habitantes.

§ 1.º Independentemente d'essas medidas de precaução, são os empregados das empresas obrigados a attender ás reclamações accidentaes, que para o fim indicado lhes sejam feitas por escripto pelas secções de fiscalização.

§ 2.º D'estas reclamações poderão as empresas recorrer para o governo, se as julgarem justas, como dispõe o artigo 35.º d'este regulamento; ficando comtudo obrigadas a observar as até superior resolução.

§ 3.º Na execução dos trabalhos de construcção com o emprego de locomotivas observar-se ha sobre a indicação do director da fiscalização o que for applicavel dos artigos 9.º, 12.º, 14.º, 27.º, 28.º, 31.º, 32.º, 33.º, 35.º e 37.º do regulamento de exploração, approved por decreto de 11 de abril de 1868.

§ 4.º Se a empresa pretender servir-se de pontes metallicas, para a construcção ou de alguma ponte provisoria, antes de se permittir que por ellas passem locomotivas, o engenheiro fiscal da construcção das obras fará as provas que julgar sufficientes para garantia dos machinistas e mais empregados na construcção do caminho de ferro.

§ 5.º No caso em que da contravenção das disposições d'este artigo e §§ 1.º, 2.º, 3.º e 4.º do mesmo, resultem accidentes, applicar-se ha a competente penalidade; nos termos das disposições do artigo 20.º (n.ºs 1.º, 2.º e §§ 1.º e 2.º) do decreto de 31 de dezembro de 1864; para o que os empregados competentes da fiscalização levantarão os necessarios autos.

Art. 21.º Para a execução do disposto no artigo 23.º de decreto de 31 de dezembro de 1864 deverão as empresas organizar o serviço medico por circumscrições, que serão tanto menores quanto maior fôr a intensidade do trabalho a executar; a fim de que os socorros sejam promptamente ministrados aos empregados ou operarios que d'elles carecerem.

§ 1.º Para o fim indicado n'este artigo deverão as empresas estabelecer pharmacias e enfermarias, caso não existam nas localidades, com as necessarias ambulancias e mais utensilios; e distribuir medicos que poderão ser encarregados de uma ou mais circumscrições; dispondo convenientemente todo o serviço para que os feridos ou doentes sejam prompta e commodamente transportados para as enfermarias ou hospitaes.

§ 2.º Em todas as obras importantes são as empresas obrigadas a destinar nos seus barracões de depositos um quarto para o primeiro curativo dos feridos, havendo n'elle uma botica ambulante, e instrucções regulamentares que habilitem qualquer empregado a usar da mesma botica, sem inconveniente para os feridos.

§ 3.º As empresas são obrigadas a attender ás requisições que lhes forem feitas pela fiscalização, quanto ás providencias que se tornarem necessarias para a boa execução d'este serviço.

§ 4.º A não execução das disposições d'este artigo e seus §§ 1.º, 2.º e 3.º envolverá as empresas nas responsabilidades designadas no artigo 2398.º e seus paragraphos do codigo civil.

Art. 22.º Independentemente da penalidade comminada no art. 20.º do decreto de 31 de dezembro de 1864, são as empresas, ou quem mais directamente seja responsável pelos accidentes de que trata o mesmo artigo, obrigadas ás indemnisações que forem devidas nos termos dos art. 2386.º, 2387.º e 2398.º e seus paragraphos do codigo civil.

Art. 23.º Na execução das obras são as empresas obrigadas a ter em attenção que as terras para a formação dos aterros sejam sempre extrahidas de maneira que se evite a estagnação das aguas, prejudicial á saude publica.

§ unico. No caso de contravenção d'este artigo serão as empresas intimadas pelo director da fiscalização para proceder ás obras necessarias, a fim de evitar o mal de que trata o mesmo artigo, e quando não derem começo ás mesmas dentro do prazo de trinta dias, depois da intimação, ou as não levarem a cabo, serão as obras mandadas executar pelo governo á custa das empresas, cobrando-se administrativamente a respectiva importancia.

Art. 24.º Quando um caminho de ferro atravessar de nivel uma estrada ou caminho, o angulo dos eixos d'estas vias de comunicação com o do caminho de ferro, nunca deverá ser menor de 60.º.

Art. 25.º A abertura dos vãos das passagens superiores para estradas, caminhos, canaes ou outras passagens de aguas nunca deverá ser inferior á largura da via ferrea, contada entre as arestas exteriores das valletas.

Art. 26.º Nos pontos de encontro das vias ferreas com as estradas ordinarias ou caminhos publicos, durante a feitura d'aquellas, construirá a respectiva empresa as necessarias obras provisorias, para que a circulação não seja interrompida.

Art. 27.º As empresas restabelecerão á sua custa o curso das aguas que se tenha suspenso ou modificado em consequencia das obras dos caminhos de ferro, e indemnizarão os proprietarios, segundo as leis que forem applicaveis ao caso de que se tratar.

Art. 28.º As empresas são obrigadas a indemnisar o estado da despeza com a fiscalização no prazo que exceder o do seu contrato.

Art. 29.º As empresas são obrigadas a facultar gratuitamente ao pessoal da respectiva direcção fiscal o uso do telegrapho para objecto de serviço.

### TITULO III

#### Disposições diversas

Art. 30.º Antes do começo da construcção deve ser entregue pela direcção geral das obras publicas e minas ao respectivo engenheiro director fiscal uma copia das diversas peças constitutivas do projecto de caminho de ferro, de cuja construcção se tratar.

Art. 31.º Toda a correspondencia entre os directores das empresas ou companhias concessionarias de caminhos de ferro e o ministerio das obras publicas, deverá ser feita em portuguez, por intermedio dos engenheiros directores da fiscalização.

Art. 32.º Os engenheiros directores fiscaes deverão resolver, de accordo com as companhias ou empresas, as difficuldades ordinarias que se apresentarem no decurso da construcção; no caso, porém, de duvida ou desaccordo, terão de dirigir-se ao governo pela direcção geral das obras publicas e minas, para que o negocio seja resolvido por elle, na conformidade das leis, contractos e regulamentos em vigor.

Art. 33.º Nenhum caminho de ferro, na sua totalidade, ou em qualquer das suas secções, será aberto ao transito publico enquanto a empresa não tiver obtida a approvação do governo, que para esse fim mandará examinar miuda e attentamente todas as obras feitas e o material fixo e circulante.

§ unico. Os engenheiros que forem incumbidos d'este exame procederão a elle com o maior cuidado e circumspecção, e lavrarão um auto, em que deem relação minuciosa e exacta de tudo quanto encontrarem com respeito á segurança da via ferrea, interpondo por fim o seu juizo, que submeterão á sancção do governo para o habilitarem a resolver.

Art. 34.º As empresas são obrigadas durante a construcção a dar passagem nas machinas de serviço aos engenheiros da fiscalização e mais empregados fiscaes por estes auctorizados até ao numero de tres em cada machina, devendo as machinas fazer paragens nos pontos em que as necessidades do serviço reclamarem a presença do fiscal.

Art. 35.º É da exclusiva competencia do governo a resolução de todas as reclamações das empresas contra as requisições ou intimações dos engenheiros fiscaes que se refiram á execução das obras, policia e ordem dos trabalhos, ou á segurança dos empregados e trabalhadores.

Art. 36.º Por decisão especial do governo poderão ser feitas no pessoal das direcções fiscaes as alterações, que as necessidades do serviço aconselharem.

Art. 37.º As contravenções ao presente regulamento serão autoadas, processadas e julgadas nos termos do decreto de 31 de dezembro de 1864, sobre a construcção e exploração de caminhos de ferro. As penas e multas serão impostas aos transgressores em harmonia com as disposições do art. 36.º do dito decreto e mais legislação vigente.

Art. 38.º As despezas a fazer com as provas das pontes metallicas e exame das secções que teem de ser abertas á exploração serão por conta das empresas, salvo os vencimentos do pessoal da fiscalização e d'aquelle que fôr nomeado para o exame do caminho de ferro.

Art. 30.º Ficam por este regulamento ampliadas e substituídas, no que diz respeito á fiscalisação da construcção, as disposições do regulamento de 5 de dezembro de 1860 e sem effeito as disposições em contrario.

Paço, em 15 de março de 1888.—*Emygdio Julio Navarro.*

**MODELO A**

(FRENTE DO MODELO)

**Direcção da fiscalisação da construcção do caminho de ferro de...**

Secção entre os kilometros ... do projecto approved  
Lanço entre os kilometros ... do projecto approved

Mapa designando o trabalho feito na construcção do dito lanço

No mez de ... de 188...

(MODELO)

Capitulo do orçamento	Designação das obras	Designação dos entre perfis do projecto approved	Trabalho executado durante o mez	Trabalho executado até ao fim do mez	Observações
1.º Desp. geraes					
2.º Expropriaçõ.					
3.º Terraplenag.ª					
4.º Obras d'arte					
5.º Ob. accessor.ª					
6.º Edificios					
7.º Via, accessor.					
8.º Mat. circulant.					
9.º Telegrapho					

(VERSO DO MODELO)

**OBSERVAÇÕES GERAES**

Data do começo dos trabalhos...  
 Numero de metros correntes de via. { Promptos para o transiro no fim do mez anterior .....  
 { Acabados durante o mez .....  
 { Em construcção no fim do mez .....  
 Numero dos dias uteis de trabalho durante o mez .....  
 Numero total dos operarios empregados no mez .....  
 Numero medio de operarios por dia util .....  
 Data do acabamento do lanço...

Pedindo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes que, para a construcção do tunnel da linha ferrea urbana auctorisada em dupla via, pela condição 1.ª do alvará de 9 de abril de 1887 e comprehendida entre a estação central na praça de D. Pedro e as linhas de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, seja declarada a urgencia da expropriação de um predio situado na calçada da Gloria, pertencente a Francisco Lourenço da Silva Almeida, comprehendendo o total da parcella n.º 4, seu solo e sub-solo, situada na freguezia de S. José, concelho e districto de Lisboa:

Considerando que a expropriação pedida do solo e sub-solo, necessaria para a execução do tunnel, em vista do artigo 2:288.º do código civil portuguez, se acha comprehendida nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, datado de 9 do corrente mez, declarar de utilidade publica e urgente nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859 a expropriação completa do referido predio, marcado na planta parcellar que baixa com o presente decreto assignada pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 15 de março de 1888. — REI. — *Emygdio Julio Navarro.*

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, datado de 12 do corrente mez: ha por bem approvar os tres troços abaixo designados do projecto definitivo, apresentado pela companhia nacional de caminhos de ferro, em data de 31 de dezembro de 1887, do ramal do caminho de ferro de via reduzida de Santa Comba Dão a Vizeu, a saber:

1.º O troço comprehendido entre o recinto da estação de Santa Comba Dão no caminho de ferro da Beira Alta, origem do traçado e o kilometro 13:797,30;

2.º O troço entre o apeadeiro de Tonda no kilometro 14:634,62 e a estação de Parada no kilometro 30:095,04, na extensão de 15:460,42;

3.º O troço entre o caminho de Novaes, ao kilometro 36:615,41 e a estação de Vizeu, «terminus» da linha, na extensão de 14:792,09.

Outrosim ordena o mesmo augusto senhor: que, entre o kilometro 13:797,30 e o apeadeiro de Tonda, seja conservado em planta a parte correspondente do projecto apresentado pela mesma companhia, em data de 24 de abril de 1886, approved por portaria de 14 de setembro de 1887; e que entre a estação de Parada ao kilometro 30:095,04 e o caminho de Novaes ao kilometro 36:615,41, proceda a companhia a novo estudo, seguindo approximadamente a directriz indicada no reconhecimento da variante feito pela direcção fiscal, datado de 8 do corrente mez, e de que baixa com a presente portaria a competente copia assignada pelo conselheiro director geral das obras publicas e minas.

Determina mais o mesmo augusto senhor:

1.º Que se procure approximar mais da povoação a estação de Tondella;

2.º Que seja projectada com o typo de 4.ª classe a estação de Farminhão, omittida no projecto apresentado em 31 de dezembro de 1887;

3.ª Que seja conservado o apeadeiro de Tondella de Figueiró tambem omittido no mesmo projecto;

4.º Que a companhia apresente opportunamente os projectos definitivos das differentes obras de arte e estações que não foram ainda submettidos á approvação do governo;

5.º Que com o estudo definitivo do troço comprehendido entre a estação de Parada e o caminho de Novaes devera a companhia apresentar a planta cadastral de toda a linha e a ligação d'aquelle troço com os troços approveds, ficando todo o projecto com uma só kilometragem em um só perfil e uma só planta, que ficarão assim formando o projecto definitivo do ramal;

6.º Que a companhia apresente com este projecto definitivo uma relação de todas as obras de arte, estações, apeadeiros, passagens de nivel e casas de guarda, com a indicação da respectiva classe de cada estação.

Paço, em 16 de março de 1888.—*Emygdio Julio Navarro.*

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

No proximo numero publicaremos o relatorio da commissão especial que formulou o regulamento supra.

**Os nossos collegas**

Continuamos recebendo e agradecendo as provas de deferencia que nos teem sido dadas pelos nossos collegas portuguezes e estrangeiros, não só referindo-se de uma forma muito lisongeira á nossa folha como dignando-se conceder-nos a troca.

Alem dos que já citámos em o numero anterior temos mais a accuzar a récepção dos seguintes:

- Jornal do Commercio*, de Lisboa.
- Commercio de Portugal*, idem.
- Correio da Manhã*, idem.
- A Epoca*, idem.
- O Dia*, idem.
- A Moda Illustrada*, idem.
- Correio de Portugal*, idem.
- Revista de Obras Publicas e Minas*, idem.
- Journal des Transports*, de Paris.
- Epargue Française*, idem.
- Revista de la Sociedad Central de Arquitectos*, de Madrid.
- El Magistério Español*, idem.
- La Union de los Contribuyentes*, de Barcelona.
- Bilbao Maritimo y Comercial*, de Bilbao.

Esta honrosa prova de camaradagem lisongeiava-nos bastante não só como jornalistas, por nos significar a importancia que tão amáveis collegas, como o publico em geral vae dando á nossa folha, mas como portuguezes, porque nos demonstra que la fóra se vae conhecendo sufficientemente o nosso idioma.

### O PORTO DE LISBOA

Os trabalhos das obras do porto de Lisboa, desde a estação do caminho de ferro, em Santa Apolonia, até a Torre de Belem, tem tido um desenvolvimento muito accentuado, sobre tudo desde o caneiro de Alcantara até Belem. Ali as obras já começam a descobrir-se nas marés baixas, vendo-se os enrocamentos de pedra solta que limitam a docka de Santo Amaro, e defronte da Cordoaria um lanço de empedrado definitivo que em pouco tempo dará acesso aos barcos entre Porto Franco e as galeotas reaes.

N'esta seccão tem-se lançado grandes quantidades de areias que têm sido dragadas no banco que existia a jusante da torre de Belem, e o aterro das praias da Junqueira e Belem em breve também sahirá fóra d'agua.

Nas officinas tem-se dado aos trabalhos de construcções metalicas, um grande desenvolvimento.

Fizeram-se 7 caixões-linteis dentro dos quaes se construirão de futuro as abobadas que ligarão os diferentes pilares sobre que é fundada a muralha externa do futuro caes.

Para estes pilares já se construíram 3 caixões onde se trabalhará com ar comprimido, e estão também quasi promptas as grandes ensecadeiras de ferro que se ajustarão pela parte superior dos caixões, onde se fará alvaria a ceo aberto.

Para sustentar estes systemas de caixões e ensecadeiras, está feito um anidame fluctuante sobre dois barcos formados por linteis ligados em parte por um estrado, sobre o qual estão assentes as machinas de vapor, a bomba d'ar, as galgas para fazer argamassa, e outros apparelhos de manobra. É um estaleiro completo fluctuante.

Para levantar as ensecadeiras d'um caixão para outro, está-se a construir uma cabrea, assente sobre dois barcos também, que póde levantar 50 toneladas. É da força da do arsenal da Marinha proximamente.

Para se fazer o aterro por detraz dos muros do caes, está-se construindo uma draga a secco, ou grande nora, que levantará dos barcos, os entulhos, e os lançará por uma calha, a 20 ou 30 metros de distancia. É um apparelho como as dragas de corredor que se usaram no canal de Suez, que ultimamente se transformaram, para serem empregadas nas obras de Saigon, feitas pelo mesmo engenheiro o sr. Hersent.

Com estes importantes trabalhos de ferro fazem-se mais 5 barcos para transporte de entulho.

Os trabalhos de aterro junto á antiga docka da Alfaro-beira vão muito adeantados, e já se vê em marés baixas a linha do empedrado da futura rampa de varadouro da docka de nivel constante ou de fluctuação.

Os trabalhos de fundação do caes vão ainda este mez começar junto á ponte oeste de Santa Apolonia, e os muros serão continuados para o lado da Alfandega.

### O CONGRESSO AGRICOLA

E AS

#### TARIFAS DOS CAMINHOS DE FERRO

Terminou a sua missão o congresso agricola e, ao que consta da sua ultima sessão, vae ser presente ao

governo o relatorio dos seus trabalhos com as conclusões a que se chegou, em relação a cada um dos pontos estudados pelas respectivas seccões.

São muito importantes estas reuniões em que, da discussão sobre pontos de grande alcance para a prosperidade dos paizes, se apuram não só o estado da especialidade estudada, como os meios de o melhorar, em beneficio geral, mas, por isso mesmo que reputamos os congressos da mais alta importancia, como nada está n'este mundo fóra da suprema lei do exagero, entendemos que estas resoluções perdem grande parte do seu valor, sempre que, por uma má orientação dos espiritos ou da sua applicação, excedem os limites da sua missão, ou se concretisam a um alvo fixo e especial mais afastado do bem commum que dos interesses privados de uma classe, em prejuizo das demais.

Ora é d'esse peccado que vemos impenitente o congresso ultimamente reunido em Lisboa, peccado que reproduziu em grande parte das suas conclusões, e que, em geral, foi muito notado no paiz, mesmo pelos mais indifferentes á lucta e aos interesses que ali se debatiam.

Sem nos podermos occupar do estudo minucioso de todas as questões economicas que ali se trataram, por não o comportarem nem a nossa incompetencia nem as dimensões da nossa folha, trataremos apenas das resoluções tomadas na sessão de 22 do proximo passado e que se referem, na sua maior parte, á materia que faz a especialidade d'esta Gazeta.

Analysal-as-hemos uma a uma:

Diz a 1.<sup>a</sup>:

1.<sup>o</sup> — Que sem diminuir o desenvolvimento das obras publicas, se façam comtudo methodicamente e de modo a evitar alterações nos salarios ruraes;

Já n'esta 1.<sup>a</sup> conclusão se deixa transparecer visivelmente o interesse exclusivo dos agricultores, sem cuidar do bem geral.

Pois não é um bem geral que as obras publicas se desenvolvam, especialmente as que tendem aos melhoramentos materiaes de que o paiz carece, e convem por alguma forma bitolar essas obras de maneira a não fazer augmentar os salarios ruraes?

Comprehendiamos essa theoria n'um paiz importador de colonos, tendo por fim não obrigar os agricultores a importar maior numero de estrangeiros e a augmentar-lhes os vencimentos, mas no nosso, onde a escassez de trabalho ou de rasoavel remuneração d'este, obriga as nossas populações ruraes a abandonarem o seu lar, para se irem chacinar nas ardentes florestas brazileiras, querer sustentar para a classe trabalhadora rural os parcos salarios que taes resultados dão, é um erro economico que só tem por fim proteger a emigração pela fome.

Que a agricultura procure no proteccionismo das pautas aduaneiras os elementos para o seu desenvolvimento, que promova o adiantamento das outras industrias que lhe devem facilitar a preparação dos seus productos, que diligencieie augmentar a sua producção e baratear o custo, pelo uso de novos processos scientificos, comprehende-se; mas que pretenda elevar os seus rendimentos, servindo-se como recurso dos braços dos seus trabalhadores, que por meios indirectos augmente a estes os encargos da vida, e ao mesmo tempo lhes imponha o não augmento do seu salario é... quando menos um contrasenso, para não dizermos uma flagrante iniquidade.

Em breves dias, pois, o relatorio do congresso dirá ao governo:

«Nós, a agricultura portugueza, queremos taes e taes regalias, para que os nossos productos nos deem maior

resultado pecuniario; por meio d'estas disposições poderemos produzir uma certa elevação nos nossos preços, visto que, por estas e estas medidas, desejamos que se affaste de nós a concorrência estrangeira, e mesmo a de outras industrias portuguezas, mas queremos também não pagar um real mais ao operario que nos ajuda.»

Ora perante estas theorias o operario, apertado por um lado pelo agricultor que não lhe paga mais, embora mais lhe exija pelo producto que lhe vende, e por outro, pelo modo como se organisem as obras publicas, de fôrma a não lhe remunerar melhor o seu trabalho, continuará a emigrar, no que ninguem dirá que lucra a agricultura portugueza.

A 2.<sup>a</sup> conclusão é do theor seguinte:

«2.<sup>a</sup>—Que o serviço e tarifas nos caminhos de ferro do Estado sejam iguaes, se não mais vantajosas á agricultura, que as das companhias exploradoras.»

Não está mal a ninguem pedir, mas só entendemos que o deva fazer quem tem razão para isso.

N'esta proposição affirma-se um ponto que mais tarde teremos que analysar e é, que enquanto o congresso pede que os caminhos de ferro do estado deem vantagens á agricultura, por meio do seu serviço e tarifas, reconhece que as companhias particulares já teem tarifas sufficientemente vantajosas aos productos agricolas, e tanto que a secção do congresso que apresenta esta conclusão, as dá como typo.

Ora tanto as linhas do estado teem tarifas beneficinas para a agricultura, que esta se tem desenvolvido consideravelmente nas zonas por ellas servidas, e se não tem attingido maior incremento, é isso devido a causas muito especiaes, entre as quaes figura, não com pequena importancia, a indolencia dos nossos agricultores em adoptar os novos processos de cultura e utilização dos campos, em se servir das lições que a moderna sciencia lhes aconselha, para melhorarem e augmentarem a sua producção.

Que o digam os que, despresando a velha rotina, promovem, com todos os seus cuidados, o aperfeiçoamento da sua producção; que fallem as largas e bem cultivadas propriedades dos srs. conselheiro Margiochy, Estevam d'Oliveira, José Maria dos Santos e outras, para o augmento das quaes não tem sido impedimento as tarifas applicaveis na linha do Sueste, justamente a rede contra e qual mais incidem as vistas dos sollicitos congressistas.

Se as linhas das companhias particulares teem tarifas beneficinas para a agricultura, e teem-n'as, com effeito, as do Estado não lhe ficam inferiores; facil é prova'lo.

As do Minho e Douro taxam, por exemplo, o trigo, milho, azeitonas, batatas, castanhas, cebolas, centeio, cevada, fructas verdes e outros productos agricolas a 10,80 réis por tonelada e kilometro; o arroz, farinhas, vinhos em cascos por 13,50 réis; o azeite por 22,50 etc., e algumas d'estas mercadorias, quando procedentes de Melgaço, com 10 % de redução. E note-se que estas bases se applicam a *todo e qualquer percurso*, pequeno que seja, por meio da tarifa especial unica que aquella linha liberalmente adoptou.

Nas do Sul e Sueste os cereaes, farinhas e legumes gosam do preço kilometrico de 16,85 quando o percurso é de menos de 101 kilometros e do de 14,75 quando é superior o percurso.

Mas para que citar as vantagens de tarifas reduzidas nas linhas ferreas, se é o proprio congresso que vem

pedir mais adiante a sua elevação, justamente no transporte de um producto agricola de mais importante producção no paiz, e em que coincidem os dois esforços, da industria productora e da manufactora, para o bem geral?

E' que as suas conclusões, como acima dizemos, resentem-se de um exclusivismo interesseiro e miram mais a procurar as vantagens proprias do que as que aproveitem a todo o paiz.

Continuaremos.

## COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

### RELATORIO E CONTAS DA DIRECCÃO

Gerencia de 1887

DECIMO QUINTO ANNO SOCIAL

(Continuado do n.º 2)

PARECER DO CONSELHO FISCAL

SENHORES:

Tendo, durante o anno, acompanhado com o nosso exame e consulta todos os actos, negociações e trabalhos da gerencia social, como tem sido a boa praxe dos vossos conselhos fiscaes, pôde dizer-se que o nosso juizo e parecer estão devidamente instruidos e formados, quando é chegado o momento em que devemos formular os perante vós sobre as contas e relatorio geral da direcção.

Não dizemos isto por lembrar que o conselho fiscal da companhia não é, como nunca foi, uma simples instituição ociosa de formalidade legal, e menos ainda para responder a insinuações insensatas e injustas com a ostentação vaidosa do zelo e da assiduidade que a nossa consciencia e a vossa confiança nos impõem.

Mas dizemo-lo, porque ao terminar o mandato com que nos distinguistes, estimamos poder lembrar uma tradição que honra a nossa companhia, e que nos parece que é lição que convém conservar, e porventura ampliar no futuro: a de uma approximação continua, por dizer assim, a de uma cooperação permanente e assidua do conselho fiscal e da direcção, não só nos negocios mais graduados em que a lei impõe a audiencia do primeiro, mas no movimento normal e no expediente ordinario da administração da nossa industria.

Porque é necessario não esquecer que é extremamente complexa e delicada a gerencia de uma empresa como a nossa, que, alem de um complicadissimo expediente e da concorrência de diversos e antagonicos elementos de administração e de serviço, tem de manter com o publico e com muitas estações officiaes, relações continuas, que exigem a maior discrição e a mais meditada prudencia. E convém considerar e pesar em todas as occasiões esta situação especial, até para nos precavermos contra facéis illusões e ingenuos enganos de certas idéas e suggestões, que mirando, na melhor boa fé, certamente, a simplificar a gerencia da companhia e a ensaiar n'ella modificações apparentemente economicas e uteis, sómente na pratica enfraqueceriam e perturbariam o conjuncto e a acção combinada das aptidões e dos recursos que teem de presidir á essa gerencia, para que ella possa garantir a segurança dos nossos capitaes e o credito e a estima publica da nossa empresa.

Cortando porém pelo desenvolvimento d'estas considerações, não as suspenderemos sem acrescentar aqui o testemunho solemne da perfeita correcção e da despretenciosa cordialidade que sempre encontrámos da parte da direcção que comnosco tem servido no biennio que agora termina.

Uma outra praxe excellente, a de imprimirem as direcções aos relatorios annuaes um largo e minucioso desenvolvimento, acompanhando-os com muitos documentos elucidativos, nos facilita também o encargo estatutario do nosso parecer.

Em todos os seus termos constitutivos e accessorios, a situação da companhia ao terminar o anno de 1887 está retratada nitida e completamente nas contas e relatorio da direcção. Essa situação, como certamente o vosso bom senso e a vossa intelligente experiencia vos fará ver, se não corresponde, e não poderia corresponder, ás illusões e ás impaciencias que phantasiam a possibilidade de grandes lucros excepcionaes e de rapidas transformações progressivas em industrias e empresas da natureza da nossa, é, ou, mais propriamente, continúa a ser perfeitamente solida sob o aspecto do credito da companhia e da segurança dos capitaes associados n'ella, e não pôde deixar de considerar-se também como regularmente animadora, se bem se attender ás circumstancias oppressivas que temos atravessado ha annos, entre as quaes a de uma concorrência desleal exercida, não só sem os encargos ne-

cessarios e obrigatorios da nossa industria, mas sobre as proprias linhas que á nossa custa creámos e com usurpação e prejuizo da nossa propriedade incontestavel.

A transformação crescente da cidade, as novas necessidades de serviço a que temos tido de acudir e que não podem immediatamente remunerar-nos, o agravamento das nossas já crescidas contribuições, são factores que não podem deixar de considerar-se na apreciação justa das nossas contas. A verdade é que temos atravessado um periodo de crise, não decerto para o nosso credito, mas para o regular movimento da nossa receita, e se é facil a espiritos superficiaes suppor que poderíamos por um simples rebaixamento de tarifas, acceitar a guerra das pequenas empresas atravessadoras, sobre as quaes não pesam nem os encargos de instalação, de conservação e de serviço da nossa, nem as obrigações e responsabilidades publicas e administrativas da companhia, tal aventura da nossa empresa, poderia perturbar gravemente a nossa economia no presente e enlear-nos no futuro em compromissos oppressores da justa e necessaria remuneração e segurança dos nossos capitaes. Foi por isso que o conselho, estudando as propostas relativas á alteração e á conservação do preço das nossas carreiras, apreciando-as devidamente, não só em relação ás circunstancias correntes, como ás conveniências peculiares da natureza e do futuro da nossa empresa, não hesitou em corroborar a idéa da direcção, de aguardar oportunidade melhor para rever essas tarifas e não se apressar imprudentemente em lançar mão de um expediente, que se nos afigura perigoso e aventureiro, até porque o rebaixamento d'esses preços teria para nós fatalmente um limite muito superior ao que se poderia impor a outras empresas sobre as quaes não pesam os encargos fataes da nossa.

O facto mais importante do anno foi incontestavelmente a renovação e modificação dos nossos contratos com a camara municipal de Lisboa. Estava prevista de ha muito a necessidade d'essa negociação, e não seria razoavel nem pratico que pertendessemos eximir-nos a ella. Lealmente a accettámos e estimamos poder afirmar-vos mais uma vez, posto que sobre ella incidisse já a vossa esclarecida e justiceira deliberação, que de uma e outra parte se procedeu com o mais correcto e dedicado empenho de defender, garantir e consolidar os reciprocos e particulares interesses e direitos das entidades contratantes, sendo certo que nos nossos proprios interesses entra como indeclinavel factor o do publico, que a nossa industria é destinada a servir, e do qual tem de receber a remuneração e a segurança dos seus esforços.

Está claro, e é triste que o não seja ainda para todos, que um contrato tem de ser uma reciproca transigencia de aspirações e propósitos, como não é menos evidente que a situação, no caso sujeito, das duas partes contratantes, não pôde considerar-se perfeitamente igual, ou igualmente armada da mesma força de resistencia e de imposição dos seus direitos e interesses. Tivemos nós de transigir e de ceder, mais de uma vez, mas como tambem no interesse e na razão da outra parte não podia deixar de imperar a justiça e o respeito devidos aos nossos direitos e interesses legitimos, pôde chegar-se a fixar e consolidar uma situação que, lealmente comprehendida, pôde ser, e esperamos que seja, de conveniencia e proveito geral.

Continua.

REPUBLICA ARGENTINA

OS CAMINHOS DE FERRO

EM 31 DE DEZEMBRO DE 1887

O vasto territorio argentino encontra-se hoje traçado em largos precursos pelas vias ferreas que o crusam em todos os sentidos, e que dia a dia se vão estendendo por todos os pontos onde a abundancia de productos, e a densidade da população, reclamam a presença d'este vigoroso agente dos progressos de um paiz.

Em 30 annos de construcção, porque a inauguração dos caminhos de ferro argentinos foi em 30 de agosto de 1857, data em que principiou a exploração da linha do Oeste de Buenos-Ayres, tem-se estabelecido ali cerca de 7:000 kilometros de linhas ferreas, e tão extenso é o territorio, tão largo o campo em que opéra a actividade d'aquelle povo, que não será com o triplo d'este numero de kilometros que a rede ferroviaria argentina chegará a servir sufficientemente as differentes e multiplicadas zonas productoras de todo o paiz.

As linhas existentes em 31 de dezembro do anno fin-

do (1887) eram já na extensão de 6:613 kilometros, dividindo-se da seguinte fórma:

Linhas do Estado:

Central do Norte.....	1:110 kilometros
Andino.....	254 »
Primeiro Entreriano.....	10 »
Linhas da provincia de Buenos Ayres.....	989 »
<b>Total do Estado.....</b>	<b>2:363 »</b>

Linhas particulres:

Sul e seus ramaes.....	1:328 »
Central Argentino.....	396 »
Rosario e Sunchales.....	548 »
Pacifico.....	579 »
Grande Oeste Argentino.....	513 »
Central Entreriano.....	286 »
Argentino de Leste.....	160 »
Ensenada.....	57 »
Norte.....	32 »
Oeste Santafesino.....	64 »
Santa Fé a las Colonias.....	287 »
<b>Total das linhas particulares... ..</b>	<b>4:250 »</b>
<b>Extensão total.....</b>	<b>6:613 »</b>

Estas linhas representam um copital de:

As do Estado.....	51.174:000#000
As de particulares.....	99.540:000#000
<b>Total.....</b>	<b>150.714:000#000</b>

O interesse medio tem sido de 7,29% e as despezas de exploração entram por 53% nos productos.

Estes foram em 1887:

Linhas do Estado.....	6.545:700#000
» particulares.....	16.833:700#000
<b>Total.....</b>	<b>23.369:400#000</b>

As despezas:

Linhas do Estado.....	3.876:300#000
» particulares.....	8.498:700#000
<b>Total.....</b>	<b>12.575:000#000</b>

Houve, portanto, um excedente de receita da importante somma de 10.994:400#000 réis.

O movimento d'estas linhas foi n'aquelle anno:

Passageiros de 1. <sup>a</sup> classe.....	4.028:100
» » 2. <sup>a</sup> ».....	3.300:400
<b>Total.....</b>	<b>7.328:500</b>

O movimento de mercadorias elevou-se a 3.950:000 toneladas de 1:000 kilogrammas.

Durante o anno foram concedidas outras muitas linhas que formam em total, segundo calculos que temos por approximados, de cada uma d'ellas, uma extensão de 7:810 kilometros.

O maximo do capital garantido eleva-se a réis 169.846:200#000 e o total de garantia annual a cargo do governo a 8.492:310#000 réis.

Toda esta enorme extensão de via deve estar concluida em 4 a 5 annos, segundos os respectivos contractos de concessão.

Em relação á provincia de Santa Fé, uma das mais importantes do paiz, a excellente estatistica ultimamente publicada pelo director e commissario geral do censo d'aquella provincia, respectiva a 1 de janeiro de 1888, dá-nos os seguintes interessantes esclarecimentos:

N'aquella data tinha a provincia de Santa Fé as seguintes linhas ferreas:

	Kilom.
Em exploração .....	962
Construídos .....	345
Em construção .....	552
Em estudo, concedidos e em projecto .....	1:500
<b>Total.....</b>	<b>3:359</b>

Deve-se notar que as duas terças partes d'estas linhas foram construídas ou projectadas durante o anno findo, que foi o mais fecundo no desenvolvimento d'estes importantes trabalhos, tendo-se tambem aberto á exploração durante o anno, 464 kilometros.

Entre outras citaremos algumas das importantes linhas que ainda ha pouco se achavam em construção no paiz:

- De Altamiracio a Tres Arroyos.
- De Maipú ao Rio da Prata.
- De Frias a Santiago del Estero.
- De Mendoza ao Chili, linha internacional de grande extensão.
- De Salta á fronteira da Bolivia, idem, idem.
- De Chubut a Concepcion Bell.
- Do Paraná ao Uruguay (linha internacional atravessando toda a provincia de Entrerios).
- De San Juan a Jachol.
- De Albardou a Caucete.
- De Villa Maria a Rufino.
- De Carlota a Rosario.
- De Cordoba á Colonia Rafaela.
- Da Colonia de San Carlos a Pergamino.
- Do Dean Funes a Chilesito.
- Rede da provincia de Catamarca.
- Linha da Reconquista (530 kilometros).
- De Mendoza a San Rafael.
- De Montecaseros a Corrientes e Posadas.
- Interoceanica de Bahia Blanca ao Chili.
- Idem de Chubut ao Chili.
- De Resistencia a Santiago.
- Conclusão da Rede da provincia de Buenos Ayres, 1:470 kilometros.
- Linha de Bahia Blanca a Villa Mercedes.
- De Santa Fé a Tucuman.
- De Cordoba a Cruz del Ege.
- De San Juan a Chumbicha.
- Noroeste Argentino, desde Villa Mercedes a Rioja.
- De Bella Vista a San Javier.
- De Chumbicha a Andalgalá.

Por masi que nos parecesse longa esta ennumeración, fizemol-a ainda assim, retirando muitos esclarecimentos que podiamos dar, para apresentar uma ideia geral da quantidade de obras d'este genero que ao mesmo tempo se estão emprehendendo na Republica Argentina, e do rapido incremento que a viação accelerada vae tendo n'aquella grande nação.

Uma grande parte d'estes caminhos de ferro pertencia ao Estado, mas este resolveu, em principio do anno findo, desfazer-se d'elles cedendo-os a uma poderosa companhia que rapidamente se organisou, operação da qual o estado tirou vantagem immediata no producto da venda, e tambem no alargamento consideravel dos serviços que essas linhas passaram a prestar, libertadas da tutela official, sempre menos farta em iniciativa do que as empresas particulares.

Se este multiplicou as facilidades de relações entre o commercio, aquelle, o producto da negociação, empregado em novas obras de melhoramentos publicos, foi fertil semente que germinou em beneficios e prosperidade para a nação.

## LINHA URBANA

### ESTADO GERAL DE AVANÇO DO TUNNEL

Referido a 12 de abril de 1888

EXTENSÃO DE BOCCA A BOCCA DA GALERIA 2.617<sup>m</sup>

Ataques	Galeria pequena	Galeria grande	Abattages	Abobadas	Totales
	M	M	M	M	M
Poço n.º 1 .....	196	54	5	46	301
» » 2 .....	296	78	5	30	409
» » 3 .....	62	179	201	69	511
» » 4 .....	235	104	30	98	467
A perfurar .....	—	—	—	—	140
Poço n.º 5 .....	160	215	44	—	419
» » 6 .....	—	—	106	264	370
<b>Totales .....</b>	<b>949</b>	<b>630</b>	<b>391</b>	<b>507</b>	<b>2.617</b>

## ESTAÇÃO CENTRAL

O sr. architecto Monteiro já apresentou á administração da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes o seu cartão com o projecto de frontaria para esta estação, da qual daremos uma circumstanciada descrição no proximo numero.

## CONSULTAS

*Silva—Covilhã* O que faz que v. ex.<sup>a</sup> não seja assignante, para que lhe respondamos á sua attenciosa pergunta?

As linhas ferreas portuguezas não teem que estabelecer serviço de verão com bilhetes circulatorios *porque esses bilhetes existem permanentemente desde agosto de 1884.*

Para as viagens no paiz ha tres itinerarios: o 1.º que comprehende toda a linha do norte, entre Lisboa e Porto, e toda a da Beira entre Figueira e Villar Formoso; custa o bilhete de 1.ª 167700 réis, e o de 2.ª 137900 réis; o 2.º que incluye tambem toda a linha do norte, as do Minho, até Valença e Braga, a do Douro, até Tua, e a da Povia de Varzim; o preço é: 1.ª classe 187500 réis; 2.ª 157800 réis; o 3.º reúne todas as linhas do 1.º e 2.º e custa a 1.ª classe 257800 réis e a 2.ª 217800 réis.

O praso de validade é de 20 dias para os dois 1.ºs itinerarios e de 30 dias para o ultimo.

Como estes bilhetes se vendem em *todas* as estações, v. ex.<sup>a</sup> não tem mais do que pedil'os na de Guarda com 24 horas de antecipação escolhendo entre o 1.º e o 3.º itinerario o que mais lhe convier.

Para viagem de negocio convem mais o 3.º porque tem o percurso de todas as linhas. Póde parar em todas as estações.

Emquanto á pergunta sobre os transportes de lãs, vamos buscar elementos para lhe responder no proximo numero.

## SUBSCRIÇÃO NACIONAL

PARA AS FAMILIAS DAS VICTIMAS DO INCENDIO BAQUET

Transporte 207000	José Pedro da Silva.....	100
Cassianno d'Azevedo ....	Francisco de Sousa.....	100
Augusto de Paula Pereira. 100	Victoriano Affonso.....	100
A. Bobone e sua mulher.. 200	J. Bernardino Gomes.....	100
D. Joaquina Amaral..... 100	A. B. dos Santos.....	100
José Augusto Ferreira.... 100	Somma 217100	

Continua aberta até 25 do corrente.





## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

COMPANHIA REAL PROMOTORA  
DA AGRICULTURA PORTUGUEZA

Realisou-se com grande concorrência no dia 31 de março a assembleia geral da Companhia Real Promotora da Agricultura Portuguesa, sendo presente o relatorio e contas da gerencia no anno findo, documento que eloquentemente mostra, a um tempo, a importancia que esta companhia tem attingido, e os grandes serviços que tem prestado ao paiz.

D'elle extractamos os seguintes esclarecimentos:

Durante o anno findo a venda de adubos chimicos e organicos foi de 1320,163 kilogrammas, mais 12,733 do que em 1886 e no corrente anno a quantidade vendida até fim de fevereiro já se elevava a 783,723 kilos ou mais 413,515 kilos do que em igual periodo do anno passado.

A venda de machinas e alfaias agricolas elevou-se n'aquelle anno a mais 3.716\$186 réis do que em 1886.

Só na delegação do Porto as vendas se elevaram a 11 contos de productos chimicos, 6 de adubos e 1 de machinas.

A sollicita direcção, ao mesmo tempo que promoveu o alargamento dos negocios da companhia, não descuro de proceder aos melhoramentos necessarios na fabrica de productos chimicos da Pova, elevando o seu valor que era de 82.916\$130, no balanço de 1886, a réis 96.441\$458 com que figura no de 1887, assim como de garantir o futuro da sua produção, representando ao Governo para que, por meio de uma lei, a exemplo do que se pratica em França, se prohiba a falsificação dos adubos o que, ao mesmo tempo que constitue uma vantagem para a Companhia, é uma segura garantia para os agricultores e uma sensata prevenção para o futuro da nossa principal industria.

Os lucros liquidos da Companhia durante o anno, foram de 23.738\$047 réis que a Direcção e Conselho fiscal propoem sejam divididos em:

Fundo de reserva 5 %/o.....	1.186\$902
Dividendo de 6 %/o.....	19.200\$000
Saldo para 1888 e pagamento de imposto de rendimento.....	3.351\$145

A assembleia geral approvou por unanimidade o relatorio e reelegu os membros da mesa e direcção que, segundo o art. 49.º dos estatutos, haviam terminado o seu tempo de serviço, e os que estavam substituindo os fallecidos, ficando constituídos da seguinte forma os corpos gerentes d'esta companhia:

Mesa da assembleia geral—Presidente honorario: Sua alteza o principe sr. D. Carlos; Presidente effectivo: Marquez da Foz; Vice-presidente: Joaquim Moreira Marques; Primeiro secretario: José Gregorio da Rosa Araujo; Segundo secretario: Rozendo Avelino Rodrigues.

Direcção—Effectivos: Julio Augusto Ferraz; Jorge de Mello; Jayme Arthur da Costa Pinto.—Substitutos: Emygdio Xavier Pires; José Maria dos Santos; Joaquim Pires de Sousa Gomes.

Conselho fiscal—Effectivos: Conselheiro Julio Marques de Vilhena; conselheiro Marianno Cyrillo de Carvalho; conselheiro Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro; conselheiro Lopo Vaz de Sampaio e Mello; Fernando Pereira Palha Osorio Cabral.—Substitutos: Visconde da Azarujinha; Dr. Carlos José de Oliveira; Domingos Pedro Rezende de Castro Constancio.

## COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

Para os fins estabelecidos no artigo 48.º, e em harmonia com o disposto no artigo 41.º dos estatutos d'esta Companhia, é convocada a assembleia geral dos srs. accionistas, a reunirem na sede da Companhia, Avenida da Liberdade, 91, rez-do-chão, no dia 30 de abril proximo, pelas 2 horas da tarde.

Em conformidade do disposto no artigo 40.º dos estatutos, são convidados todos os srs. accionistas habéis para tomarem parte na assembleia, a depositarem na caixa da mesma Companhia, até ás 2 horas da tarde, do dia 15 de abril proximo, os titulos das suas accções, em troca dos quaes cobrarão recibos nominativos indicando os dias dos depositos dos titulos, e que servirão de bilhetes de admissão.

NOVA COMPANHIA DOS ASCENSORES  
MECHANICOS DE LISBOA

São convidados os srs. accionistas d'esta companhia a entrarem com a 7.ª prestação das suas accções, na razão de 10 %/o ou sejam 5\$000 réis por cada uma, nos trinta dias que decorrem desde 5 do corrente até 5 de maio proximo, desde o meio dia até ás 2 horas da tarde no escriptorio da companhia, Travessa da Victoria, 74, 1.º, direito.

Os srs. accionistas da cidade do Porto podem effectuar as suas entradas no escriptorio dos srs. João Evangelista da Silva Mattos & C.ª, Praça de D. Pedro, 22.

## DIVIDENDO

O pagamento do dividendo complementar do anno de 1887 na razão de 750 réis por cada accção, livre do imposto de rendimento, votado pela assembleia geral, em sessão de 27 de março findo, ha de começar no dia 5 do corrente, e continuará todos os dias não santificados das 11 horas da manhã até ás 2 da tarde, no escriptorio da companhia, travessa da Victoria, 74, 1.º direito.

Os srs. accionistas da cidade do Porto podem receber no escriptorio dos srs. João Evangelista da Silva Mattos & C.ª, Praça de D. Pedro, n.º 22.

## SERVIÇO DOS CAMINHOS DE FERRO

## CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

## Modificação do serviço dos comboios

Desde 5 de abril, inclusivé, o comboio expresso n.º 29, da linha do Douro, anunciado no cartaz A-30 de 16 de novembro de 1887, que partia do Porto para Barca d'Alva ás quintas-feiras, ficou partindo aos sabba-dos, conservando o mesmo horario.

ENCERRAMENTO DAS ESTACÕES CENTRAES  
DE MONSÃO E MELGAÇO

Desde o dia 8 de abril ficou supprimido o serviço de mercadorias de grande e pequena velocidade de ou para as estações centraes de Monsão e Melgaço.

No dia 15 terminou todo o serviço das referidas estações centraes.

COMPANHIA REAL  
DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Desde o dia 11 do corrente a venda de supplementos de logares de luxo *Sleeping-car* dos comboios rapidos e dos ordinarios, em que estas carruagens fazem serviço, deixou de effectuar-se na estação central da rua Aurea, onde era provisoriamente feita, passando a ter logar na estação da companhia internacional dos Wagons-Lits e dos Grandes Expressos Europeus, na rua Nova do Carmo, n.º 31.

N'esta nova estação os viajantes podem ser esclarecidos em todos os detalhes e combinações de serviço dos comboios rapidos, não só em relação ás viagens internas em Portugal, como em todas as das linhas estrangeiras, em que o serviço dos comboios rapidos se acha em combinação.

A venda de bilhetes de caminho de ferro para os referidos comboios continúa effectuando-se na estação central de Lisboa, rua Aurea, 262 e 264.

EMPRESA DO GUIA ANNUNCIADOR

ROCIO, ARCO DO BANDEIRA, 229 — LISBOA

PROPRIETARIA DO

Guia Annunciador e Indicador Official dos Caminhos de Ferro

E DO

GUIA OFFICIAL DOS CAMINHOS DE FERRO DE PORTUGAL

Unicas publicações de caminhos de ferro approvadas e subsidiadas pelas companhias e direcções dos caminhos de ferro de Portugal  
Privilegio exclusivo para a venda nas estações das principaes linhas do paiz

Banco

DE

CREDITO NACIONAL

SOCIEDADE ANONYMA DE RESPONSABILIDADE LIMITADA

72 — Rua dos Douradores — 72

DESCONTO DE LETRAS DA TERRA

Preferindo-se as de menor praso

DEPOSITOS EM CAIXA ECONOMICA

A prazo e á ordem, segundo a tabella patente no escriptorio

EMPRESTIMOS SOBRE PENHORES

DE

Ouro, Prata, Papeis de Credito, Mercadorias depositadas na alfandega, e todos

os mais objectos que offereçam

segura garantia, tanto na séde, como nas suas quatro succursaes

- 1.<sup>a</sup> — Largo da Annunciada — 13
- 2.<sup>a</sup> — Calçada da Mouraria — 13
- 3.<sup>a</sup> — Rua da Horta Secca — 9
- 4.<sup>a</sup> — Rua do Livramento — 45

72, Rua dos Douradores, 72

LISBOA

AUGUST BLUMENTHAL - HAMBURGO

VAPORES DIRECTOS

ENTRE

Hamburgo e Lisboa, Porto, Vigo, Coruña, Gijon, Santander, Bilbao, S. Sebastian, Passages, Cadiz, Sevilla, Malaga, Almeria, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona e Barcelona

Expedições para Gibraltar

Por via de LONDRES

Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Hespanha

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS

DA

COMPANHIA HAMBURGUEZA -- SUL-AMERICANA

Nos dias 4, 18 e 25 de cada mez

FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO

E AS

ESTAÇÕES DOS CAMINHOS DE FERRO

EM

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

AGENTES

EM LISBOA

Ernesto George

R. do Ferregial de Cima, 2

EM MADRID

Cezar Fereal

Calle de la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

August Blumenthal - HAMBURGO

FUNDIÇÃO PRIMITIVA VALENCIANA

E OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO

M. Marro & C.<sup>a</sup>

(Sucessores de Casas)

199, San Vicente, 199

14 primeiros premios em varias exposições

Diplomas de honra: Madrid e Valencia em 1893

Unica fabrica hespanhola que obteve 2 premios na Exposição Universal de Philadelphia, por machinas do vapor

ARMACÕES, PONTES

Caldeiras de vapor

GRUAS E TORNOS

Machinas de serrar

MOINHOS

para arroz farinhas e azei-  
tonas

MACHINAS DE VAPOR

de 2 a 400 cavallos. Grande economia

EM CONSUMO DE COMBUSTIVEL

sem competencia

As nossas machinas de vapor recommendam-se pela sua regularidade e perfeição para instalações de luz electrica

Catalogos e prospectos gratis

PRENSAS HYDRAULICAS

e de parafusos

NORAS E BOMBAS

de todos os systemas

MATERIAL COMPLETO

DE MINAS

Turbinas e Rodas hydraulicas

Aparelhos para fabricas de chocolate

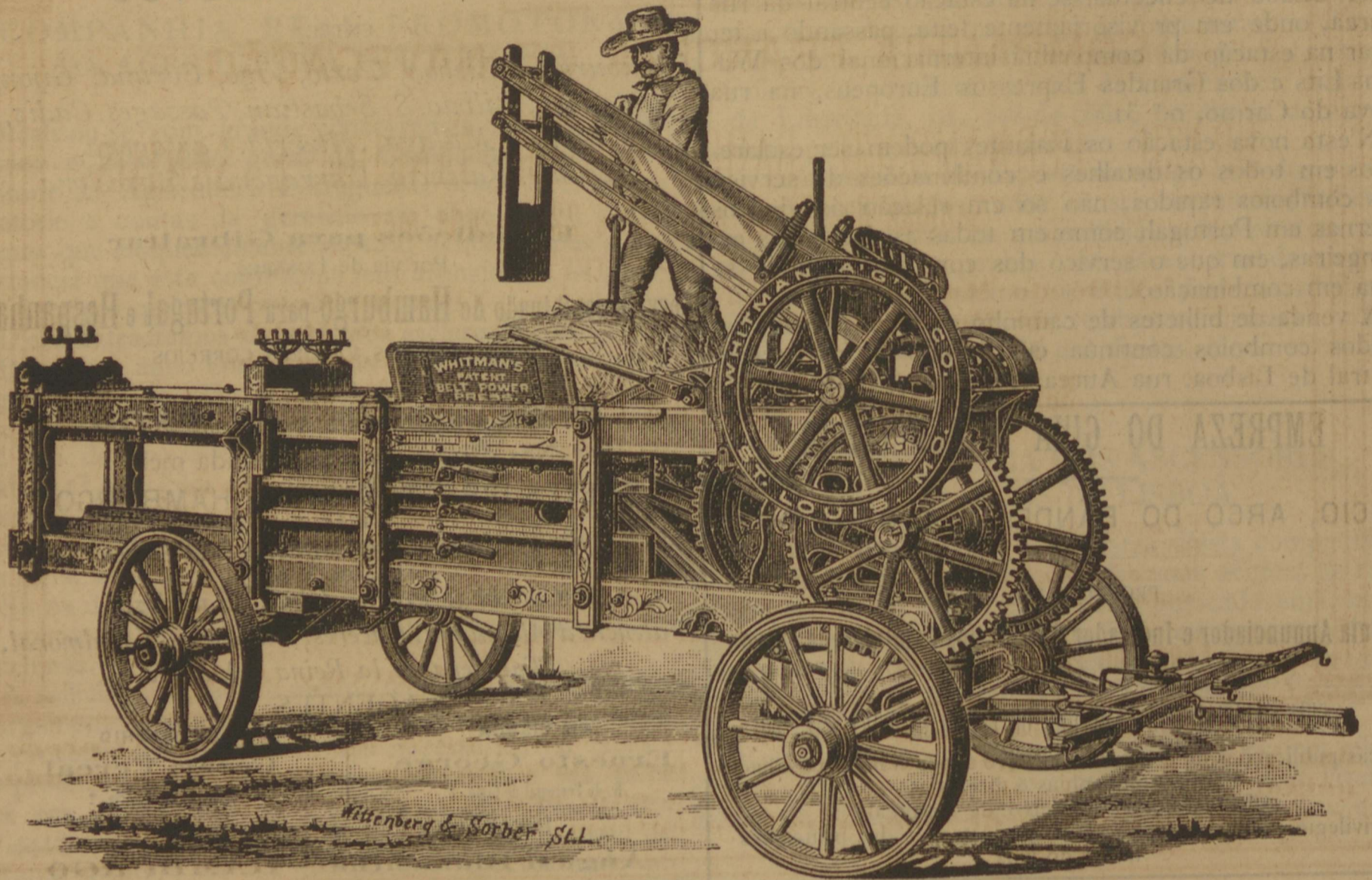
Fundição de todas as classes

MAQUINARIA COMPLETA

para a fabricação de

Ladrilhos, Mosaicos, Azulejos e tijolitos

# 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 immensa 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.

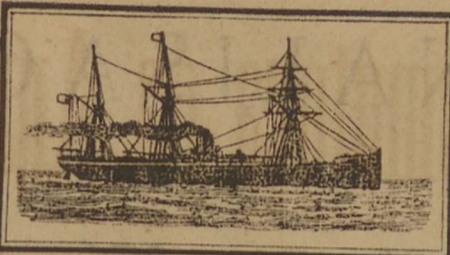
Os fardos ficam impermeaveis e incombustiveis.

UNICOS REPRESENTANTES EM PORTUGAL

A Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza

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

# Chargeurs Réunis



# Chargeurs Réunis

## COMPANHIA FRANCEZA DE NAVEGAÇÃO

PARA O

### BRAZIL, PERNAMBUCO, BAHIA, RIO DE JANEIRO E SANTOS

Saídas 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

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

PREÇO DAS PASSAGENS

	Réis	1.ª classe		3.ª classe	
		Ida	Ida e volta	Ida	Ida e volta
Pernambuco.....		65\$000	97\$500	27\$000	43\$200
Bahia.....		70\$000	105\$000	27\$000	43\$200
Rio de Janeiro.....		75\$000	112\$500	31\$500	51\$400
Santos.....		80\$000	120\$000	36\$000	57\$600

Para informações dirigir-se aos agentes

LARGO DO PELOURINHO, 19, 1.º

F. Garray & C.ª

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

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



## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Para informação do publico avisa-se que a «Companhia da Mala Real Inglesa» mudou para todas as segundas feiras alterna das as saídas dos seus vapores de Lisboa a começar no mez de março, como abaixo se indica:

**Segunda-feira 16 de abril**

**VAPOR TAGUS**

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

**Segunda-feira 30 de abril**

**VAPOR ELBE**

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

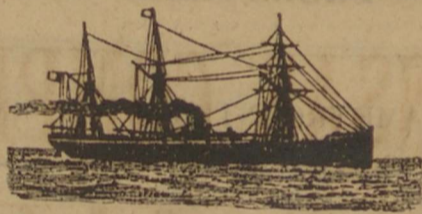
As accomodações para passageiros são inexcediveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se teem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar,

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

**AGENTES**

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

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



## COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS

Os paquetes d'esta Companhia partem de Lisboa em 9 e 23 de cada mez

**EM 23 PARA**

Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ayres

**O vapor «Senegal»**

No regresso do Brazil chegam a Lisboa, ordinariamente, em 12 a 14 e 26 a 28 de cada mez e seguem directamente para

**BORDEUS**

Este serviço é feito pelos magnificos vapores:

Congo, Gironde, Équateur, Niger, Orénoque e Sénégal

DA FORÇA DE 600 CAVALLOS

A bordo d'estes paquetes encontram-se as maiores commo- didades, excellente comida, medico, creados portuguezes, etc.

**PREÇOS RESUMIDISSIMOS**

**AGENTES**

LISBOA  
TORLADES & COMPANHIA  
T. do Sequeiro das Chagas, 1

PORTO  
F. CHAMIÇO, FILHO & SILVA  
14, Rua do Ferreira Borges, 14

# CANALISAÇÕES

PARA

## A GUA, GAZ E ESGOTOS

Tubos de ferro para as mesmas

### FUNDIDOS EM RAMPA E AO ALTO

A empresa industrial portugueza, proprietaria da fundição em Santo Amaro, tem sempre promptos a entregar tubos de bocca e cordão e peças de ligação para os mesmos, das dimensões constantes dos mappas seguintes; entregando-os envernizados ou não á vontade do comprador.

Encarrega-se tambem do assentamento de tubagens; tendo já sido confiada 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<sup>m</sup>,30 de diametro.

### DIMENSÕES DOS TUBOS

Tubos fundidos em rampa				Tubos fundidos ao alto			
DIAMETRO INTERNO		COMPRIMENTO		DIAMETRO INTERNO		COMPRIMENTO	
POLEGADAS	METROS	TOTAL	UTIL	POLEGADAS	METROS	TOTAL	UTIL
1 1/2	0,038	1,880	1,825	4	0,100	2,750	2,670
2	0,050	2,000	1,940	5	0,125	2,750	2,660
2 1/2	0,062	2,750	2,685	6	0,150	3,100	3,000
3	0,075	2,750	2,680	7	0,175	3,100	3,000
3 1/4	0,080	2,400	2,330	8	0,200	3,100	3,000
4	0,100	2,750	2,670	10	0,250	3,100	3,000
5	0,125	2,750	2,660	12	0,300	3,100	3,000

É a fundição em Santo Amaro a unica que em Portugal tem a instalação 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, dirigindo os pedidos á

**Empresa Industrial Portugueza**

Santo Amaro, LISBOA

REPUBLICA



ARGENTINA

**Escriptorio official de informação e propaganda em Portugal**

Lisboa, Largo do Corpo Santo, 13, 1.º andar

**E**STA ABERTO AO PUBLICO todos os dias não santificados, das 10 horas da manhã às 5 da tarde, e bem assim a respectiva bibliotheca, composta da collecção de codigos, leis e decretos da Republica, publicações officiaes e particulares as mais importantes sobre o paiz, mappas, estatisticas de importação e exportação, principaes jornaes nacionaes e estrangeiros, etc., etc.

Informações verbaes sobre finanças, commercio, agricultura, industrias, sciencias, etc.

*Todas as informações pedidas por correspondencia serão satisfeitas á volta do correio*

Distribuem-se jornaes, mappas e diversas publicações officiaes para tornar conhecido e bem apreciado aquelle paiz

**Serviço inteiramente gratuito, sem excepção**

**Fabrica na Trafaria**

**DYNAMITE**

PREÇOS

Dynamite n.º 1, cada kilogramma ..... 850 réis

" " 3, " " ..... 450 "

Capstulas, a caixa de 100: S 460 réis — D 700 réis — T 900 réis.

Mecha ou Rastilho, preços conforme a qualidade.

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

**Companhia Carris de ferro de Lisboa**

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

**BILHETES PESSOAES**

N'este escriptorio todos os dias não santificados do meio dia ás 3 horas da tarde, desde o dia 16 do corrente, poderão ser tomados bilhetes pessoaes e intransmissiveis para 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 1888**

Pela quantia de

**Réis ..... 24:000**

conforme as condições do costume patentes nas suas estações.

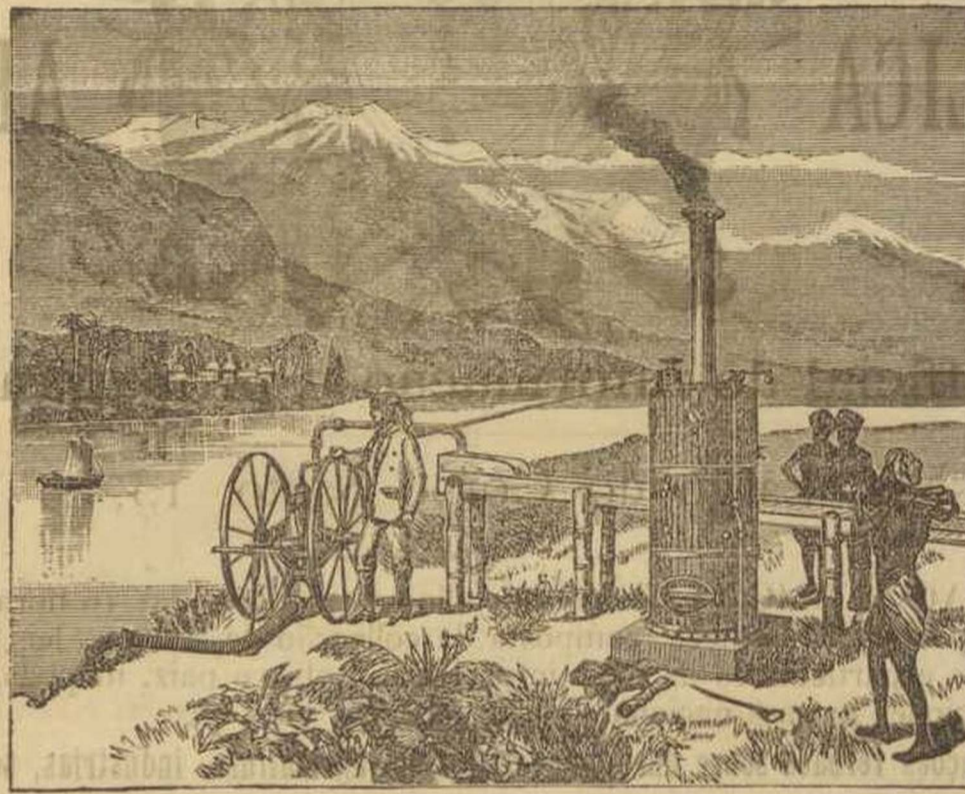
Escriptorio da companhia, 13 de abril de 1888.

O chefe do movimento

*Henrique Howell.*

# Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza

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



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

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

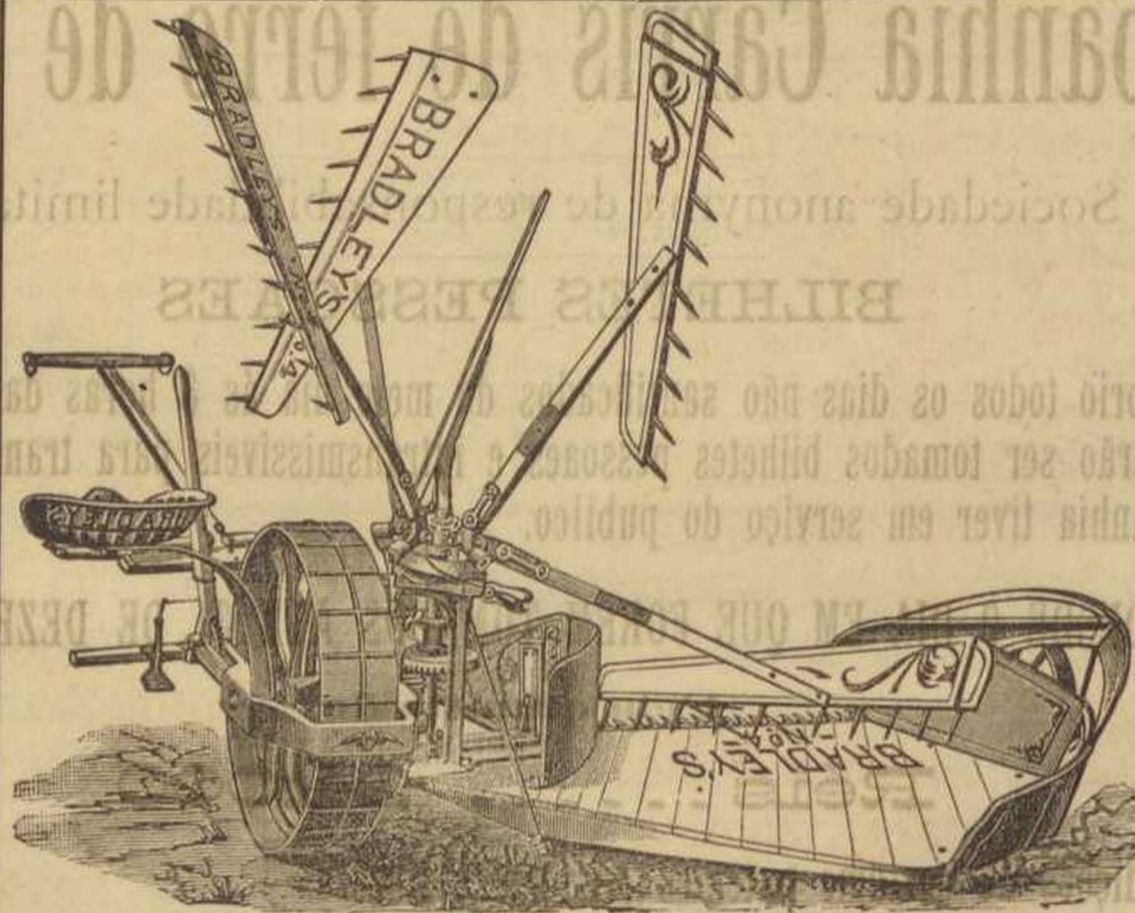
Adubos químicos e orgânicos para todas as culturas únicos preparados em Portugal bem pulverizados e premiados com Diploma de Merito na Exposição Industrial do Porto pela sua riqueza e perfeição de fabrico

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

**LUIZ A. REBELLO DA SILVA**

Exposição de machinas agrícolas e industriaes na grande galeria da séde da companhia, Aterro da Boa Vista

VACCINA «PASTEUR»  
PARA  
Gado



VACCINA «PASTEUR»  
PARA  
Gado

**TARIFAS REDUZIDAS NOS TRANSPORTES**  
DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES