

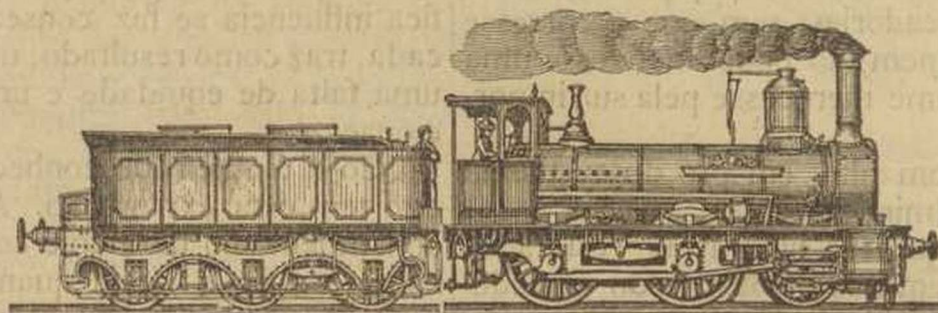
GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

NAVEGAÇÃO

COMMERCIO

PORTOS



CORREIOS

TELEGRAPHOS

MINAS

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

ASSIGNATURAS

	Semestre	Anno
Portugal.....	17500 réis	27500
Hespanha.....	9 pes.	16
Paizes da União Postal	10 frs.	18

PUBLICAÇÃO QUINZENAL

REDACÇÕES

LISBOA — Largo do Conde Barão, 18
MADRID — Preciados, 33

ANNUNCIOS

Uma só vez, 40 réis cada espaço de linha em corpo 10, 1 col.
Repetições — Vide a respectiva tabella na Administração — Arco do Bandeira, 229, 3.º

AVISO IMPORTANTE

Com o presente numero distribuimos, como annexo a

Tarifa da Linha de Cintura

(RAMAL DE SANTA APOLONIA E BEMFICA)

a qual se acha desde hoje em vigor para MERCADORIAS e brevemente começará a applicar-se tambem ao serviço de passageiros e outros transportes, logo que o serviço de comboios esteja estabelecido.

Vide o artigo especial na secção Tarifas.

Na secção Serviço dos caminhos de ferro damos publicidade á nova

Tarifa especial n.º 2

das linhas do Minho e Douro bem como ao resumo dos serviços de:

Bilhetes por preços reduzidos para Madrid e Barcelona por occasião da Romaria de Santo Izidro, Exposição Regional em Madrid e Exposição Universal de Barcelona, Viagens circulatorias (novo itinerario) e outros serviços.

Chamamos a attenção dos nossos leitores para esta secção, nas paginas 56 e 58 do presente numero.

SUMARIO

CAMINHO DE FERRO CENTRAL DE BILBAO A DURANGO. — Por Euzebio Page.
EXPLORAÇÃO DE CAMINHOS DE FERRO PELO ESTADO E PELAS COMPANHIAS.
PART. OFFICIAL. — Regulamento para a fiscalisação da construcção de caminhos de ferro. Relatorio da commissão. Portarias de 23 de março, 9 e 12 d'abril de 1888.
TARIFAS. — A tarifa do ramal de Santa Apolonia e Bemfica. Tarifas para França.
A LINHA DE CINTURA DE LISBOA.
COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA. — Parecer do conselho fiscal (conclusão).
A LINHA URBANA DE LISBOA.
COMPANHIA INTERNACIONAL DOS WAGONS-LITS E DOS GRANDES EXPRESSES EUROPEUS.
COMPANHIA REAL PROMOTORA DA AGRICULTURA PORTUGUEZA.
CONSULTAS.
SUBSCRIPÇÃO NACIONAL.
CARTEIRA DOS ACCIONISTAS.
SERVIÇO DOS CAMINHOS DE FERRO.
ANNUNCIOS.

CAMINHO DE FERRO CENTRAL DE BILBAO A DURANGO

JULGAMOS que os nossos leitores terão satisfação em examinar alguns dados relativos a este caminho de ferro de via reduzida e que bem demonstram a necessidade e conveniencia de desenvolver este systema de viação nos dois paizes.

A linha tem um metro de largo entre a parte interna dos carris e uma extensão de 33 kilometros proxima-mente.

Começou a ser explorada em junho de 1882 e todos os annos tem augmentado o seu rendimento.

O movimento diario de passageiros em 1887 foi, termo medio, de 825 e o de mercadorias 185 tonelladas, o que representa um total annual de 301:427 passageiros e 60 mil tonelladas.

Houve, em relação a 1886, um augmento de 10:067 passageiros e 13 mil tonelladas de mercadorias, produzindo, os primeiros 337:542 pesetas e as ultimas 202:005, prefazendo assim a receita total de 539:547 pesetas.

Os gastos d'exploração elevaram-se a 227:239 pesetas, equivalente a 42,11 % da receita bruta, ficando por tanto, liquido, um beneficio de 312:307 pesetas, de cuja somma, tendo sido cobertas todas as obrigações da companhia até 31 de dezembro de 1887, e pago aos accionistas o juro annual de 8 %, ou 40 pesetas por acção, ficou, ainda, como fundo de reserva a importancia de 29:683 pesetas, ou seja 9,50 % do producto liquido.

O beneficio alcançado este anno excedeu em 16:609 pesetas o do anno anterior, que fôra o mais vantajoso, o que prova que estes productos não devem considerar-se como periodicos ou transitorios, mas sim que, com o decorrer do tempo, se desenvolvem o commercio, e o habito de viajar.

O percurso das machinas foi de 141:753 kilometros, e o numero de comboios alcançou a cifra de 4:023.

Consumiram-se n'este percurso kilometrico 835:862 kilogrammas de carvão, 4:771 de azeite, e 189 de petroleo, o que dá por kilometro percorrido 5,965 kilogrammas de carvão, 0,033 de azeite e 0,001 de petroleo.

Da somma de 227:239 pesetas, a que sobem os gastos d'exploração, correspondem: ao movimento e trafego 81:533, ao material e tracção 74:797, á via e obras 42:452 e á administração central 28:454; o que equivale a 35,88, 32,91, 18,68 e 12,53 % respectivamente.

O producto por kilometro-trem foi de 3,80 pesetas e

a despesa de 1,60, sobrando, portanto, o beneficio liquido de 2,20 pesetas.

O producto kilometrico, segundo os dados anteriores foi de 15:287 pesetas e a despesa de 6:436, ficando assim um saldo liquido de 8:850 pesetas.

Durante os 5 annos e meio que esta linha tem sido explorada, tem-se transportado 1.611:424 passageiros e 239:573 toneladas de mercadorias, sem que occorresse uma só desgraça pessoal, nem tão pouco houvesse uma só reclamação, que tal nome merecesse pela sua importancia.

Estes factos fallam bem alto em pró do systema adoptado e da sua boa administração.

Este caminho de ferro que tão favoraveis resultados está dando em todos os sentidos e sobre tudo considerado pelo lado economico, foi concedido sem subvenção alguma do Estado, e é um poderoso argumento em favor da conveniencia que teria havido em discutir o projecto de lei que sobre a criação de caminhos de ferro de via reduzida ou secundarios apresentámos ao Senado em maio do anno passado.

N'outros paizes tem dado igualmente excellentes resultados o systema de caminhos de ferro economicos, e julgamos ser chegado o momento de se multiplicarem, tanto em Hespanha como em Portugal, este genero de linhas que hão de vir a ser como que o complemento obrigatorio e indispensavel das redes de via larga ou de interesse geral, estando chamados a proporcionar o bem geral das comarcas em que se estabeleçam, augmentando as transacções geraes e que, effectuarem os transportes com maior economia, virão ajudar poderosamente a agricultura, a industria e o commercio.

EUSEBIO PAGE.

EXPLORAÇÃO DE CAMINHOS DE FERRO

PELO

ESTADO E PELAS COMPANHIAS (1)

A priori, a exploração dos caminhos de ferro não constitue uma das funcções do Estado, não tem o caracter das que lhe são inherentes, e que não podem separar-se da soberania, taes como, a administração da justiça, o fabrico da moeda, a sancção das leis, a defesa nacional e outras emfim, que constituem a essencia dos poderes publicos.

A confusão das diversas attribuições do Estado depende, como o tem dito grandes pensadores sociologistas, de uma errada concepção dos deveres e direitos do Estado.

Presentemente a civilisação luta com alguns dos obstaculos que ella propria creou, figurando entre elles os que emanam da gratuidade, em nome da qual os governos se veem forçados a exigir uma contribuição aos grupos trabalhadores e economicos, em beneficio dos que não produzem nem trabalham, seja qual for a causa que assim o determine.

Pertencem pois á doutrina da gratuidade, nas suas deducções, os motivos em que se fundam os defensores da exploração das obras publicas por conta do Estado, apparecendo, bem claramente a base do systema, no que respeita a caminhos de ferro, quando se nota que o argumento invocado para os manter sob a direcção dos governos, é a necessidade de proteger as localidades

menos favorecidas pela natureza ou pelo trabalho, esquecendo que essa protecção vae prejudicar as comarcas mais férteis e laboriosas, que terão que pagar as differenças que essa gratuidade produza, entre os gastos da exploração, e as receitas, das secções pobres das vias ferreas.

A exploração, pois, por conta do Estado, cuja benefica influencia se faz consequente da necessidade indicada, traz como resultado, uma baixa artificial das tarifas, uma falta de equidade e um mau uzo dos recursos nacionaes.

Não é tambem desconhecido o caracter de industria que tem esta exploração. As differentes partes que a constituem são de indole commercial; rege-as o codigo commercial; e ainda quando a exploração se assemelhe a um serviço publico, por serem as vias ferreas os maiores elementos de transporte, não perde por este facto, o seu genuino caracter de industria.

E' certo que esta exploração constitue um monopolio limitado, mas esse monopolio nas mãos de industriaes é muito menos perigoso para o publico que nas do estado, que o exerce sem fiscalisação, ao passo que a fiscalisação do Governo, sobre a concessão e exploração de companhias particulares, é uma garantia para o publico.

Varias industrias, taes como a dos bancos, seguros etc. e outras muitas que se poderiam citar, tem tam o caracter de serviços publicos, e comtudo, ainda ninguem pensou que o Estado devia tomal-as ou exercel-as exclusivamente, tornando-se assim o unico elemento de credito, ou o assegurado das vidas, mercadorias, etc.

Aquelles que contam com os beneficios da exploração por conta do Estado, fundando-se na possibilidade da redução das tarifas, mas não calculam que essa redução é precaria, e que, ainda mesmo sendo effectiva, não é razão para reduzir necessariamente a exigir que o Estado administre as linhas ferreas, porquanto a industria particular, levada pelas conveniencias, ou auxiliada pelo governo, poderá chegar ao mesmo resultado, e sem duvida o consegue mais efficaçmente, como a experiencia o tem demonstrado.

O Governo, que tem obrigação de attender ás suas finanças, decerto não comprometterá o seu credito interno ou externo, afim de conservar reduzidas as tarifas dos seus caminhos de ferro, as quaes, na sua mão, por mais que se não queira, são uma fonte de receita.

Uma crise accidental determinaria immediatamente a elevação das tarifas, e essa elevação será justa, pois não é racional exigir que o Estado não amortise a divida correspondente ao capital empregado em obras reproductivas. E comtudo, é mais facil manter a redução das tarifas, quando os caminhos de ferro se achem entregues á industria particular, pois que o Estado poderia exigir-lh'as, ou renunciando a umas certas vantagens, ou concedendo subsidios, meios estes que lhe seria facil pôr em pratica, pois que se acha livre do pesado onus do enorme capital que n'este caso se acha invertido pelas companhias particulares.

A elevação das tarifas, que em certos casos constituiria um abuso, seria arbitraria nas mãos do Estado, em quanto que nas das companhias é regulada pelas exigencias do commercio e da industria.

A politica, as exigencias de certos gremios ou localidades, uma maioria adversa ou demasiado favoravel nas camaras, muitas outras circumstancias, emfim, estranhas ao equilibrio da exploração, influiriam sem duvida gravemente na administração das linhas ferreas.

Está provado que a industria particular constroe e explora as suas obras com mais rapidez e economia que os governos, pois não se encontra, como estes, dificultada por muitas circumstancias e formalidades que a

(1) Agora que o sr. ministro das obras publicas se propõe transferir para uma empresa particular a rede do sul e sueste, vem a proposito transcrever aqui as considerações com que o integerrimo presidente da republica argentina justificava na sua mensagem apresentada ao poder executivo d'aquella nação, em maio ultimo, a venda das secções do caminho de ferro Andino, desde villa Mercedes de San Luis até San Juan.

impedem, muita vez, d'aproveitar o momento opportuno, e tomar rapidamente as disposições convenientes.

Emquanto as Companhias particulares introduzem na sua industria innovações ou aperfeiçoamentos, a Administração do Estado, sujeita a mil difficuldades, ou indolente, por natureza, permanece atrasada.

E' exemplo bem frisante o que se dá com os progressos da marinha mercante em Inglaterra, um dos paizes que mais cuida dos seus navios de guerra, e vê-se que muitos melhoramentos teem sido introduzidos na esquadra ingleza, cincoenta annos depois de o terem sido em navios mercantes.

O commercio, nas suas relações com a Administração do Estado, acha-se consideravelmente prejudicado. O funcionario official é pouco accessivel e em muitos casos até, a dignidade da auctoridade que investe, é um obstaculo para as suas relações com o publico, que lhe exige minuciosidades e detalhes e que o funcionario publico não pode satisfazer, sem quebra d'aquella dignidade.

Tratando-se de caminhos de ferro, as formalidades d'Administração do Estado matam o trafego, levam os interesses dos passageiros e dos transportadores, achando-se estes privados de uma instancia superior, perante a qual façam valer os seus direitos. As queixas formuladas pelo publico, contra uma industria particular, podem ser attendidas, as que se fizerem contra o Estado, ou nunca teem solução, ou collocam o queixoso á mercê da propria auctoridade por quem foi prejudicada.

As companhias particulares teem uma responsabilidade que em qualquer occasião se pode tornar efectiva: e responsabilidade das administrações publicas, ainda que existe de direito, desaparece perante os factos, pois, como todos sabem, até a formalidade dos seus contractos se torna illusoria, quando a sua execução depende de resoluções superiores.

Accresce ainda que o pessoal empregado pelos governos não pôde ser nem tão competente, nem tão laborioso como o das industrias particulares. Muitas razões assim o justificam, avultando entre ellas a circunstancia de que não é o melhor serviço d'um empregado o que determina a sua promoção.

Alem de todas estas razões, fica ainda de pé a reconhecida desvantagem economica na exploração por conta do governo sobre a da industria particular, e n'este ponto e experiencia de todas as nações tem demonstrado que a differença contra a exploração por conta do Estado se acha representada por um excesso de gasto que varia entre 6 e 14 por cento.

Pelo que respeita a estrategia a propria experiencia se manifesta contra a exploração por conta do Estado pois que as deficiencias do serviço em casos de guerra são sempre devidas, não ás empresas particulares de caminhos de ferro, cujo procedimento tem sempre merecido elogios, mas sim á falta de organização dos exercitos, que dá em resultado o não poderem ser devidamente utilizadas a disciplina e actividade de administração das vias ferreas independentes do governo.

Finalmente é de toda a vantagem para os governos e para o paiz, entregar a industrias particulares as linhas ferreas que tenha construidas, procedendo unicamente á construcção d'aquellas que tenham de ser executadas immediatamente, e que o não possam ser por particulares: isto, porém, sem o proposito de as conservar sob sua administração, mas sim alienando a sua exploração em circumstancias opportunas, afim de recuperar os capitales invertidos, que serão applicados á unificação da sua divida e á construcção de novas obras reproductivas ás necessarias para o paiz.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

DIRECÇÃO GERAL DE OBRAS PUBLICAS E MINAS

Regulamento para a fiscalisação da construcção de caminhos de ferro ¹

RELATORIO DA COMMISSÃO

Ill.^{mo} e ex.^{mo} sr. — A comissão nomeada por portaria de 26 d'outubro passado, julgando conveniente dar conta dos multiplos trabalhos, de que foi encarregada, á medida que os vae concluindo, tem a honra de apresentar a v. ex.^a o projecto de regulamento para a fiscalisação da construcção de caminhos de ferro, assumpto de que principalmente, por enquanto, se tem occupado.

Affigura-se á comissão a proposito historiar a largos traços o desenvolvimento dos caminhos de ferro no paiz, desde o seu começo até ao presente, acompanhando esta noticia com a resenha das principaes providencias legislativas e regulamentares, adoptadas até agora sobre este importantissimo assumpto.

O ministerio das obras publicas, commercio e industria foi creado por decreto de 30 d'agosto de 1852, e as primeiras instrucções, que por este ministerio foram publicadas para a fiscalisação technica da construcção dos caminhos de ferro, tem a data de 5 de setembro de 1853, e referem-se á construcção do caminho de ferro de Lisboa á fronteira de Hespanha, a cargo da companhia central peninsular dos caminhos de ferro de Portugal. Por estas instrucções se regularam os fiscaes do governo, até que por carta de lei de 4 de junho e decreto de 9 de julho de 1857 se rescindiu o contrato de 11 de maio de 1853, que tinha sido aprovado pela carta de lei de 18 de agosto do mesmo anno.

Tendo sido contratada a construcção do caminho de ferro de Lisboa ao Porto com Sir Samuel Morton Peto, contrato auctorizado pela citada carta de lei de 4 de junho de 1857 e aprovado por decreto de 22 d'agosto do mesmo anno, continuou a fiscalisação a regular-se pelas instrucções acima citadas.

Foi rescindido este contrato por decreto de 6 de junho de 1859, e em 9 de julho do mesmo anno, mandou-se abrir concurso para a construcção e exploração do caminho de ferro de Lisboa á fronteira de Hespanha, nas proximidades de Badajoz, e á cidade do Porto. Em 14 de setembro d'este mesmo anno celebrou-se o contrato definitivo com D. José de Salamanca, para a construcção e exploração das linhas de leste e norte, aprovado com modificações pela carta de lei de 5 de maio de 1860; e em 5 de dezembro d'este anno foi aprovado o novo regulamento, para o serviço da fiscalisação technica das vias ferreas tanto no que diz respeito a construcção como á sua exploração e policia.

N'esta epocha estava em exploração a parte da linha de leste entre Lisboa e a Ponte d'Asseca; e em janeiro de 1861 foi aberta á circulação publica a parte do caminho de ferro do sul e sueste entre o Barreiro e Vendas Novas, e do Pinhal Novo a Setubal, que tinha sido construida pela companhia real dos caminhos de ferro ao sul do Tejo, companhia cuja constituição foi aprovada por decreto de 6 de fevereiro de 1855 e a quem tinha sido trespassado o contrato de adjudicação de 6 de dezembro de 1854, feito a favor de Thomaz da Costa Ramos e outros socios, em virtude de concurso publico mandado abrir em 26 d'agosto do mesmo anno, para a construcção de um caminho de ferro do Barreiro a Vendas Novas com um ramal para Setubal. Em 31 de dezembro de 1864 promulgou-se um decreto com força de lei sobre a construcção, exploração e policia dos caminhos de ferro.

O art. 4.^o d'esse decreto especificou os assumptos sobre que deveriam decretar-se providencias pelo ministerio das obras publicas, tendo em attenção o que tivesse sido estipulado nos contratos; o artigo 41.^o preceituou que se fizessem os regulamentos necessarios. Na data referida (fim do anno de 1864) achava-se concluida a linha de leste até Badajoz e a do norte até Villa Nova de Gaia; a linha do sul e sueste estava em exploração até Beja e até Evora, por conta da companhia do caminho de ferro do sueste.

A linha do Barreiro a Vendas Novas e o ramal de Setubal adquiridos pelo estado por contracto de 6 de agosto de 1861, aprovado pela carta de lei de 10 de setembro do mesmo anno, foram por contrato, aprovado por carta de lei de 23 de maio de 1864, concedidos á companhia do caminho de ferro do sueste a favor, da qual tinha sido aprovado por decreto de 6 de fevereiro de 1863 o trespasso do contrato para a construcção do caminho de ferro de Vendas Novas a Evora e Beja, feito, em virtude do

¹ Este regulamento, aprovado por decreto de 15 de março de 1888, acha-se publicado no *Diario do Governo* n.^o 63, bem como em os n.^{os} 2 e 3 d'esta *Gazeta*.

concurso, a favor de John Sutherland Valentine, em 3 de janeiro de 1860, aprovado por carta de lei de 29 de maio do mesmo anno.

O regulamento de policia para os caminhos de ferro em Portugal, decretado em 23 de outubro de 1856, como medida provisoria, em virtude da auctorisação concedida ao governo pela carta de lei de 4 de agosto do mesmo anno, não satisfazia as necessidades da circulação accelerada; e portanto, em harmonia com o art. 73.º do contrato de 14 de setembro de 1859, elaborou-se o regulamento de 11 d'abril de 1868, para a policia e exploração dos caminhos de ferro, satisfazendo-se assim ao disposto nos n.ºs 4, 5, 6, 8 e 9 do art. 4.º do decreto de 31 de dezembro de 1864.

A publicação d'este regulamento foi demorada em consequencia de, nos termos do seu contrato, ter de ser ouvida a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, á qual em 22 de dezembro de 1859 tinha sido trespassado o contrato para a construção e exploração das linhas de leste e norte.

Tendo por portaria de 29 de janeiro de 1867, sido presente á companhia este regulamento, e intimando-se-lhe em 28 de janeiro de 1868 o cumprimento do disposto na referida portaria, declarou em 6 de fevereiro do mesmo anno não a ter recebido: e em 27 de maio seguinte protestou contra aquelle regulamento.

Ouvido o procurador geral da corôa sobre este protesto, foi este declarado sem fundamento e mandado cumprir o regulamento mencionado por portaria de 26 de junho de 1868.

Em 23 de maio de 1866 rescindiu o governo o contrato de 14 d'outubro de 1865, aprovado por carta de lei de 25 de janeiro de 1866, com a companhia dos caminhos de ferro do sueste, e tendo sido mandado pôr em hasta publica a exploração e construção das linhas do sul, sueste e Algarve em 4 de abril de 1867 e não tendo havido licitantes, foi auctorisada em 24 de outubro de 1867 a companhia dos caminhos de ferro do sul e sueste a continuar a exploração das linhas da Barreiro a Evora e Beja e do ramal de Setubal, escripturando em separado toda a receita e despesa que fizesse nas mesmas linhas, até que por decreto de 10 de março de 1869, tomou posse o governo das referidas linhas. Até abril de 1878 foram n'este caminho de ferro concluidos, por conta do estado, os lanços d'Evora a Extremoz, de Beja a Casevel e de Beja a Serpa.

A construção por conta do estado dos caminhos de ferro do Minho e Douro, auctorisada por carta de lei de 2 de julho de 1867 e mandada executar por decreto de 14 de junho de 1872, principiou immediatamente, e em setembro de 1878 achavam-se abertas á exploração as secções do Porto a Caminha e ramal de Braga, na linha do Minho, e de Ermeizinde ao Juncal na linha do Douro.

Portanto, desde 1866 até 1878, n'um periodo de 12 annos, não houve no paiz construção de caminhos de ferro por conta de companhias, a não ser: a 5.ª secção do caminho de ferro do norte entre Villa Nova de Gaia e Porto, contratada por carta de lei de 26 de fevereiro de 1875; o principio do ramal de Cáceres, concedido por decreto de 19 de abril de 1877; e o caminho de ferro de via reduzida do Porto á Povoá do Varzim e Villa Nova de Famalicão entre o Porto e Fontainhas. (*)

Em 3 d'agosto de 1878 foi contratada a construção e exploração do caminho de ferro da Beira Alta com a *Société Financière*, construção que principiou no fim do mesmo anno e o engenheiro encarregado da fiscalisação da construção d'esta linha, achando conveniente e mesmo indispensavel regular as disposições do artigo 4.º do decreto de 31 de dezembro de 1864 ainda não regulamentadas, aproveitando-se das disposições do regulamento de 5 de dezembro de 1860, já então julgadas insufficientes, e de parte das disposições geraes dos contratos de caminhos de ferro, que, quando publicados em regulamento, pôderiam deixar de ser n'elles consignadas, elaborou um projecto de regulamento que submetteu á approvação superior em 30 de junho de 1879.

Em portaria de 3 de fevereiro de 1880 foi nomeado o engenheiro sr. Joaquim Simões Margiochi, para formular um regulamento para a fiscalisação da construção dos caminhos de ferro na conformidade do decreto com força de lei de 31 de dezembro de 1864, e bem assim para propôr as alterações que conviesse fazer no regulamento de exploração de 11 d'abril de 1868.

Tendo-lhe sido presente o projecto de regulamento referido, d'elle fez uma minuciosa critica, propondo algumas alterações e considerou-o «um trabalho completo, que muito honra o illustrado engenheiro que o formulou e submetteu á apreciação superior.»

Este valioso trabalho e a sua judiciosa critica foram presentes a esta comissão, o que muito a auxiliou e elucidou na discussão.

Se o subsidio dos trabalhos analogos precedentes era impor-

tante, não o era menos o de uma longa experiencia de perto de trinta annos d'este ramo de serviço n'uma rede, cuja extensão já hoje attinge numero muito consideravel de kilometros e progride de anno para anno, cada vez mais regular e rapidamente.

Actualmente ha em exploração no paiz cerca de 1:480 kilometros de via larga e 90 de via estreita, por conta do estado e de companhias, ou um total de 1:570 kilometros, não contando os caminhos de ferro de interesse particular; e, tendo principiado a construção dos caminhos de ferro em 1853, resulta uma media de cerca de 48 kilometros construidos annualmente até ao presente.¹

Estão em construção por conta do estado cerca de 175 kilometros de via larga, os quaes devem ficar concluidos no corrente anno; por conta de companhias acham-se em estudos e construção cerca de 450 kilometros de via larga e 100 de via estreita, metade dos quaes deve abrir á exploração n'este anno. Acha-se tambem em estudos o complemento da rede ao norte do Mondego.

Para a fiscalisação da construção dos caminhos de ferro, que como demonstram estes numeros, constitue serviço de tão grande e crescente importancia, não ha em vigor outro regulamento que o de 5 de dezembro de 1860, já julgado insufficiente em 1878. E obvia portanto a urgente necessidade de regulamentar este importante assumpto, necessidade a que attendeu a portaria de 26 de outubro passado.

Em cumprimento de uma parte dos deveres que á comissão foram impostos, tem ella a honra de apresentar a v. ex.ª os seus trabalhos relativos ao regulamento da fiscalisação da construção de caminhos de ferro, que, com pequenas modificações e algumas ampliações, é o apresentado em 30 de junho de 1879 pelo engenheiro então director da fiscalisação do caminho de ferro da Beira Alta.

Deus guarde a v. ex.ª—Lisboa, 20 de janeiro de 1887.—Ill.º e ex.º sr. ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.—Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d'Eça, presidente da comissão—Luiz Victor Leão—João Pedro Tavares Trigueiros—Jacintho Heliodoro da Veiga—Augusto Cesar Justino Teixeira—Augusto Luciano Simões de Carvalho—Francisco Perfeito de Magalhães, secretario.

2.ª Repartição

CAMINHOS DE FERRO

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, datado de 9 do corrente mez: ha por bem, nos termos do § unico do art. 63.º do contrato de 29 de julho de 1885, ordenar que a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, concessionaria da linha da Beira Baixa, proceda ao estudo do projecto definitivo da ligação da variante por Belmonte, datada de 3 de agosto de 1887, e apresentada pela mesma companhia, com o tracado directo do 1.º lanço da 3.ª secção na encosta esquerda do ribeiro de Massainhas, tomando como base o reconhecimento elaborado pelo director da respectiva fiscalisação, datado de 22 de fevereiro findo, que por copia baixa com esta portaria, e devendo ser seguidas as indicações constantes da referida consulta, cuja copia igualmente acompanha a presente portaria.

Outrosim ha o mesmo augusto senhor por bem fixar o praso de dois mezes, a contar da data d'esta portaria, para dentro d'elle serem apresentados pela companhia os estudos referidos, nos termos ordenados.

Paço, em 23 de março de 1888.—*Emygdio Julio Navarro*.

Para o director da fiscalisação do caminho de ferro da Beira Baixa.

Sua Magestade El-Rei, tendo em vista a mais efficaz execução, não só do disposto do § 4.º do art. 131.º do codigo administrativo, como das leis e regulamentos que prohibem o exercicio da caça nas epochas n'elles fixadas: ha por bem determinar que os directores dos caminhos de ferro explorados por conta do estado expeçam as convenientes ordens aos respectivos chefes de estação, seus subordinados, para aprehenderem a caça que concorra ás respectivas estações durante o tempo em que é defeza, dando-lhes as devidas instrucções para a execução do disposto no referido § 4.º do art. 31.º do citado codigo administrativo.

O que se communica ao conselheiro director geral das obras publicas e minas, para sua intelligencia e devidos effectos.

Paço, em 9 de abril de 1888.—*Emygdio Julio Navarro*.

Para o conselheiro director geral das obras publicas e minas.

(*) Este caminho de ferro concedido por decreto de 19 de junho de 1873 foi aberto á exploração em 1 de outubro de 1875, e concedido o seu prolongamento até á estação de Villa Nova de Famalicão na linha ferrea do Minho por decreto de 19 de dezembro de 1876; sendo aberto á exploração entre a Povoá do Varzim e a estação das Fontainhas em 7 de agosto de 1878, e entre esta estação e Villa Nova de Famalicão em 12 de junho de 1881.

¹ Em março do corrente anno de 1888 acham-se em exploração: por conta do estado cerca de 670 kilometros; e por conta de companhias 1:002 kilometros, ou um total de 1:672 kilometros de via larga no continente; e cerca de 144 kilometros de via estreita por conta de companhias, não contando as linhas de interesse particular.

Sua magestade el-rei a quem foi presente o projecto definitivo da secção entre Belem e Cascaes do ramal do caminho de ferro do Caes dos Soldados a Cascaes, datado de 14 e 16 de janeiro e 21 de março do corrente anno, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes em virtude do disposto na portaria de 12 de setembro de 1887: ha por bem, tendo ouvido o ministerio da guerra e conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas datado de 2 do corrente mez, approvar o referido projecto com as seguintes condições:

1.^a Que entre Algés e o Dáfundo a parte do actual aterro, que nos termos do projecto approvado por esta portaria, não é destinada ao estabelecimento das vias ferreas, seja vedada convenientemente, estabelecendo-se passagens que facilitem o accesso á praia com segurança;

2.^a Que alem das passagens do nivel superiores e inferiores projectadas, a companhia estabelecerá as mais que forem julgadas necessarias nos diferentes pontos da linha ferrea, especialmente para serviço das praias de banhos;

3.^a Que a estação de Ribamar seja collocada approximadamente no local em que estava indicada no projecto approvado em portaria de 12 de setembro de 1887, kilometro 1:550, em frente do jardim de Ribamar e caminho para Carnaxide, approximando se mais do rio a directriz n'este ponto, a fim de ficar livre o actual aterro arborizado;

4.^a A companhia fará o desvio da estrada de Lisboa a Cascaes em frente da estação do Estoril, devendo apresentar o projecto d'aquelle desvio juntamente com o d'esta estação e o das passagens de nivel nos kilometros 17,339 e 17,409 e fazendo-o de modo que não peorem as condições em que se acha a estrada n'aquelle local e que sejam commodas e seguras, especialmente para peões as passagens atravez da via;

5.^a Que sejam apresentados os perfis transversaes que se referem a pontos notaveis do terreno e em que tenham de ser construidas obras de consolidação ou outras, não podendo estas obras ser approvadas senão depois de apresentados os respectivos perfis com a sua indicação;

6.^a Que sejam apresentados sem demora os projectos definitivos de todas as obras de arte comprehendendo passagens inferiores e superiores, desvios de caminhos e cursos de agua ou quaesquer outras obras;

7.^a Que a estação de Caxias seja projectada de modo que possa servir para o rapido embarque e desembarque de tropas de qualquer arma e respectivo material de guerra, como prescreve o alvará de concessão (condição 25.^a);

8.^a Que se estudem as disposições convenientes para pôr a via ferrea em relação com o serviço marítimo, em harmonia com o que prescreve a condição 10.^a do alvará de concessão;

9.^a Que se disponha a passagem de nivel no kilometro n.º 6:860, junto ao caminho da Fonte de Maio, em Paço de Arcos, de modo que possa ali estabelecer-se um apeadeiro na epoca de banhos, como dispõe a portaria de 19 de dezembro de 1887;

10.^a Que se procure evitar que a estação de Paço de Arcos fique parte em curva, ligando-se para esse fim as curvas n.ºs 30 e 34 por um alinhamento tangente a ambas;

11.^a Que nos projectos das estações que a companhia tem de apresentar sejam estudados e indicados os caminhos de accesso ás mesmas estações;

12.^a Que dos terrenos pertencentes ao estado só será cedida á companhia a parte indispensavel para a construcção da linha e edificios respectivos, segundo projectos bem definidos e competentemente approvados;

13.^a Que nos perfis transversaes, typos da via ferrea em aterro e escavação, e nos muros de suporte, se siga nos taludes empedrados o typo approvado para a secção d'este ramal comprehendida entre Alcantara e Belem, devendo o pé do talude do balastro ficar, pelo menos, a 1^m,30 da aresta da plata-forma.

Paço, em 12 de abril de 1888.—*Emygdio Julio Navarro.*

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

TARIFAS

A TARIFA DO RAMAL DE SANTA APOLONIA A BEMFICA

Pouco temos a dizer sobre a tarifa que hoje damos como annexo da nossa *Gazeta*.

Ella é tão clara, de tão facil applicação, que o publico não terá duvida em saber facilmente quanta economia ella lhe proporciona ao transporte dos generos que da nova rede tiver que transferir para a antiga como succede, na maior parte, aos vinhos e outros generos ex-

pedidos das linhas de Cintra, Torres e Figueira que tem que embarcar na estação de Santa Apolonia com destino ao estrangeiro.

Não nos sobrando, pois, o espaço para divagações que reputamos inuteis, e não suppondo que a comprehensão d'esta tarifa offereça difficuldade, reservamos todavia, para esclarecer os nossos estimaveis assignantes com respeito a qualquer duvida que se lhe apresente, e sobre a qual se dignem ter a bondade de consultar-nos.

TARIFAS PARA FRANÇA

O desejo de dar ao publico uma edição especial das tarifas de transportes de mercadorias entre Portugal e França obriga-nos a adiar para o proximo numero o cumprimento da promessa que fizemos de lhe dar amplos esclarecimentos sobre estas tarifas.

A LINHA DE CINTURA DE LISBOA

Abre em breves dias á exploração esta linha cujo serviço de ha muito era reclamado, por aproveitar, apesar da sua pequenez, á importante ligação da antiga rede do norte e leste com a nova rede de Cintra, Torres Vedras e Figueira da Foz.

A sua extensão é de 7 kilometros, começando ao kilometro 2 da linha de leste, em Xabregas, em frente do convento da Madre de Deus, e acabando ao kilometro 4,1 da linha de Cintra, em S. Domingos de Bemfica.

Logo á sahida das agulhas de Xabregas passa sobre a fabrica de fição de algodão em um viaducto metallico de 83^m em 5 tramos independentes, assentes sobre os dois encontros e 4 pilares de alvenaria.

Uma parte d'este viaducto é coberta por um anteparo metallico, destinado a defender a fabrica do perigo de incendio motivado por alguma falha das locomotivas.

Este elegante viaducto assim como toda a restante obra metallica da linha, é construido pela importantissima fabrica belga, «Société Internationale de Braine-le-Comte», sendo a montagem dirigida pelo habil engenheiro mr. Vintenon e representando a casa em Lisboa o nosso amigo e distincto engenheiro mr. Rolin.

A perfeição e rapidez com que todos estes trabalhos foram encetados são uma grande prova do quão merecidos são os bons credits de que a Société já de ha muito gosa.

Segue a poucos metros um tunnel de 200^m de extensão, 100 em curva, e 100 em recta, depois do que entramos no valle de Chellas, passando sobre a estrada n'um viaducto obliquo de 18^m.

Depois de passarmos mais duas pequenas pontes metallicas, vem unir-se a esta á segunda via, a qual d'ali, segue a ligar á linha de leste em sentido ascendente em Braço de Prata.

D'aqui em deante a via tem á direita o espaço já preparado para a segunda linha.

Atravessa-se mais adeante, a nivel, a estrada, junto á quinta dos Arciprestes, passagem guardada pelas modernas e solidas cancelas metallicas, que a companhia escolheu para esta linha, e que são de grande vantagem em pontos tão frequentados como este.

Mais dois pontões de 2^m,50 e 3^m e chegamos ao cruzamento da projectada avenida do Campo Pequeno, onde será construida a estação militar, com accommodações para embarque e desembarque de tropas, deposito do parque de engenharia e material de guerra, atravessa-se então o caminho de Palma e o que vae para a Luz, e depois a estrada de Cintra em um viaducto me-

tallico de 22^m,5 de um só tramo, e de um typo especial e elegante, mais outro viaducto de 11^m,85 sobre a estrada de Campolide e eis-nos no valle de Alcantara, cuja ribeira atravessamos n'um viaducto de 16^m sustentado ao centro por um pilar de alvenaria.

A esquerda deixamos, a pequena distancia o ponto em que a linha urbana, sahindo do tunnel, que do Rocio vae a Campolide, ligará com a linha de circumvalação.

Entramos então na linha de Cintra, por meio de uma larga curva, em sentido ascendente e a 3,5 kilometros da estação de Bemfica, onde termina o serviço do ramal.

A disposição d'este, em geral sobranceira ás estradas, nos sitios mais pittorescos dos arrabaldes da velha Lisboa, dá-lhe a vantagem de disfructar durante o percurso um aprazível panorama que torna muito agradável a passagem por esta pequena linha.

COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

RELATORIO E CONTAS DA DIRECCÃO

Gerencia de 1887

DECIMO QUINTO ANNO SOCIAL

(Conclusão)

PARECER DO CONSELHO FISCAL

Outro facto importante do ultimo anno foi a iniciação definitiva dos ensaios de tracção mechanica dos nossos carros pela electricidade. Mais uma vez provou a companhia que não descarta antes acompanha com vigilante attenção, os progressos que podem beneficiar a sua industria. Facilmente comprehendem todos a profunda influencia que póde ter n'ella a substituição do motor animal, e a resolução, que consideramos proxima, do problema do motor electrico applicados á viação do nosso systema.

Tem crescido notavelmente a emissão dos bilhetes de assignatura e n'ella tem tomado importante parte o estado pelos contratos feitos com a companhia. Além de que tem sido seguramente este um dos melhores expedientes adoptados para contrariar a concorrência desleal que nos tem sido feita, afigura-se-nos que, devidamente acautelado e fiscalizado, semelhante processo offerece á companhia vantagens de diversa natureza, entre as quaes não são de somenos importancia as immediatas e praticas que todos podem apreciar.

Foi o rendimento dos bilhetes pessoaes no ultimo anno de réis 83:372⁷/₂₅₀, representando a totalidade 4:568 bilhetes.

No anno anterior fôra a verba de 57:965⁷/₆₂₅ réis, ou menos 25:000⁷/₀₀₀ réis. Este consideravel augmento no anno de 1887, das assignaturas, basta para explicar, independentemente de outras circumstancias, a diminuição havida na cobrança directa dos carros ou nos bilhetes tomados n'estes, que produziu 252:633⁷/₀₆₈ réis, tendo dado no anno anterior 273:306⁷/₀₂₈ réis, ou mais réis 21:000⁷/₀₀₀. Mas o rendimento total elevou-se no ultimo anno a 336:005⁷/₃₁₈ réis, tendo sido em 1886 de réis 331:271⁷/₇₅₃, ou menos 4:733⁷/₅₆₅ réis. Houve pois uma percentagem de augmento de 1,43 por cento, aparentemente pequeno se não se considerar, além das circumstancias apontadas no relatorio da direcção, que chegado a um certo limite de expansão, o movimento da população entra necessariamente n'um crescimento lento, quando não hesitante, sobretudo se o não estimula e accrescenta a exploração de novas linhas, que é o que seguramente virá a acontecer em resultado da execução do contrato feito com a camara municipal, pela construcção de algumas das que ali se projectaram.

Parecendo-nos escusada qualquer demora nos diversos termos ou verbas das contas geraes, já desenvolidamente expostas e justificadas no relatorio da direcção, referir-nos-hemos á synthese da situação economica em 1887.

Ficou em 31 de dezembro applicada por conta de capital a importante verba de 900:876⁷/₇₈₁ réis, mais 30:633⁷/₀₇₅ réis do que no anno anterior, tendo sido o capital fixo augmentado em réis 19:464⁷/₀₃₈ e o circulante em 6:512⁷/₉₉₅ réis.

Sendo o capital realiado de 600:000⁷/₀₀₀ réis apenas, ha mais 300:876⁷/₇₈₁ réis n'esta conta, augmento importantissimo, pois que excede 50% do capital desembolsado ou representado pelas acções e em que as principaes verbas são representadas:

Pelo fundo de reserva	81:000 ⁷ / ₀₀₀
Pelas contas correntes	127:978 ⁷ / ₇₇₄
Pelos bilhetes pessoaes tomados já para 1888	64:267 ⁷ / ₅₀₀

Ainda deduzindo na conta de capital fixo a verba de concessões, que aliás se por um lado conviria amortisar, visto que o seu valor effectivo caducou pela terminação do praso, por outro lado poderia considerar-se, de certo modo, substituida, e considerando tambem a verba crescida mas não exagerada dos nossos debitos em conta corrente, fica incontestavelmente uma larga margem á corroboração da nossa idéa de que a situação economica da companhia, se não corresponde a miragens phantasticas de lucros e recursos illimitados, é perfeitamente solida e regularmente desafogada, não, certo, para que não continuemos a evitar aventuras e transformações perigosa, mas para que possamos serenamente encarar o futuro e desempenharmo-nos dos nossos compromissos, sem oppressões nem sacrificios para os nossas economias e para as nossas acções.

Tendo pois examinado detidamente o relatorio e contas da direcção, e estudando as propostas que ella formula, temos a honra de propor-vos:

1.º

São approvados os actos e contas da gerencia de 1887.

2.º

O dividendo annual a distribuir em relação a 1887 é de 6% ou 3⁷/₆₀₀ réis por acção, comprehendendo os 4% de dividendo provisorio, já distribuido, que fica ratificado.

3.º

É assim distribuido o saldo restante da conta de ganhos e perdas:

Contribuições	3:600 ⁷ / ₀₀₀
Fundo de reserva	3:000 ⁷ / ₀₀₀
A conta nova	2:313 ⁷ / ₇₇₃

4.º

É concedido á caixa de soccorros da associação dos empregados da companhia o subsidio de 300⁷/₀₀₀ réis por uma só vez. Sala do conselho fiscal, 3 de fevereiro de 1887.

Christovão Pinto Barreiros.

Mannel Jose Monteiro.

Luciano Cordeiro, relator.

A LINHA URBANA DE LISBOA

O projecto do sr. Monteiro para a fachada da estação central de Lisboa approvado pelo conselho de administração da Companhia Real dos caminhos de ferro, em sessão de 28 de abril é a seguinte:

O edificio, na extensão de 46 metros, com uma altura, na parte central, mais elevada, de 30 metros, compõe-se de tres pavimentos; o inferior com 8 portas: os outros com 9 janellas cada um. O corpo central tem na parte inferior as duas grandes portas d'entrada, simulando as aberturas d'um tunnel. O pensamento não pode ser nem mais caracteristico nem mais bellamente executado. Entre uma e outra porta, uma estatua segurando o brazão das armas portuguezas. No arco de cada porta, em letras gothicas, que dão grande cunho e realce á ornamentação, os seguintes dizeres: *estação central*. O sr. Monteiro tomou para modelo d'essas letras uma formosa inicial do foral dado por D. Manoel á cidade de Lisboa.

Por cima da entrada, as tres janellas centraes abraçadas por um arco e ornamentadas com 2 medalhões, um dos quaes é idéa do auctor que represente Stephenson, o inventor dos caminhos de ferro, o outro Fontes, o principal propugnador da introdução dos caminhos de ferro em Portugal.

As portas lateraes são em ogiva abatita; as janellas do 1.º andar são de arco de volta redonda; as do 2.º andar são rectangulares, singelamente ornamentadas. O corpo central é encimado por uma torre.

Emquanto á disposição interna do edificio só com a planta á vista se pode fazer uma idéa exacta do bem

aproveitado que foi o local em todas as suas partes para se construir uma estação que, apesar de pequena fique commoda e propria ao fim a que é destinada.

Conforme é sabido a construcção do edificio de passageiros faz-se com a frente principal para o theatro de D. Maria, mas recuando 10 metros do alinhamento actual.

Este edificio compôr-se-ha de dois corpos rectangulares collocados em esquadria, tendo o outro a frente para o pateo do Duque do Cadaval.

O corpo principal tem lojas e dois pavimentos superiores.

A area que occupa é de 46 metros por 23.

O corpo lateral tem igual numero de pavimentos com 45 metros de frente por 19 de fundo.

No primeiro pavimento para o lado do largo haverá um espaçoso vestibulo de entrada de passageiros, ao fundo do qual, a direita indo de fóra, se encontrarão os escriptorios e balcão de recepção de bagagens.

Ao fundo d'este despacho, no angulo, haverá dois ascensores para os volumes, no systema vertical.

Ao lado esquerdo do vestibulo será, ao centro, a larga escada que conduz ao andar superior, ladeada por dois ascensores para passageiros e estes por duas bilheteiras.

O pavimento superior destina-se aos escriptorios do conselho de administração, sala de reunião, repartição, e outras dependencias do serviço da Companhia, havendo ao centro uma grande claraboia para lhes dar luz e ventilação.

E' só no segundo andar que os dois edificios se communicam, nos seus extremos, junto á frontaria do lado do pateo, como adeante veremos.

O corpo da frente é repartido em escriptorios do inspector, chefe do movimento, serviço medico, fiscalisação do governo (escriptorio para o agente) casas de descanso de machinistas e de conductores, telegrapho, gabinete do chefe da estação, escriptorio para o director, e um espaçoso salão real.

O corpo do lado do pateo, no pavimento ao rez do chão, tem ao fundo um espaçoso vestibulo de bagagens (entrega das que chegam); á esquerda d'este o escriptorio para a alfandega e á direita a escada pela qual os passageiros descerão do 2.º andar.

Este serve em pequena parte para a sahida dos passageiros, os quaes, vindo dos comboios, entrarão n'uma sala no angulo do edificio e, seguirão a escada que os conduz ao rez do chão.

As bagagens baixam por um descensor.

Como acima dissémos, os passageiros que entram, passam n'este pavimento do corpo da frente do edificio para o lateral, onde se lhes abre um corredor da largura de 5 metros, para o qual communicam as salas, tendo ao fundo á direita duas bilheteiras.

Os passageiros que entrarem pelo lado da calçada do Duque, por onde também haverá comunicação, penetram no edificio logo por este andar, e pelas portas em frente d'essas bilheteiras. Estes porém serão os passageiros sem bagagens porque os demais terão que ir pela entrada principal, para registrarem os seus volumes no despacho respectivo.

Haverá além d'estas duas, também uma outra entrada na estação, que será pelo enorme restaurant que será construido na antiga galeria dos Recreios, onde era o restaurant Avenida e a cervejaria Jansen, parte que hoje pertence ao sr. Marquez da Fóz.

As saídas são também vastas e faceis.

Os passageiros sem bagagem deixam o edificio pelas portas que communicarão para o lado da calçada do Duque; os demais sahem pelo pateo do Cadaval.

COMPANHIA INTERNACIONAL DOS WAGONS-LITS

E

DOS GRANDES EXPRESSOS EUROPEUS

O relatório do conselho de administração d'esta companhia apresentado á assembléa geral reunida em Bruxellas em 17 d'abril findo, contém os interessantes períodos que passamos a transcrever por conterem importantes esclarecimentos sobre o serviço actual e futuro d'esta companhia.

O producto dos differentes serviços em 1887 foi :

Serviço ordinario	Fr.	1.642:014
Restaurantes	"	477:292
Trens de luxo	"	804:918
Total	"	2.924.224

representando um augmento de 12,6 % sobre 1886.

Vé-se pois, senhores, diz o relatório que é ao desenvolvimento dos nossos grandes comboios internacionaes e do serviço de restaurantes, que devemos sobre tudo o augmento dos nossos lucros. E se felizmente posso chamar a vossa attenção sobre este ponto, é que a meu vêr, todos os nossos esforços devem tender a aperfeiçoar primeiro, e a augmentar depois os trens especiaes da nossa companhia. Não quero por forma alguma desdenhar os serviços dos Wagons-Lits, que são a base da nossa empresa e cujo producto é ainda hoje a base da nossa receita; o seu uso está actualmente tão entranhado nos costumes dos viajantes que, nos expressos e rapidos ordinarios, constituem, propriamente dito, a verdadeira primeira classe, mas acima da primeira classe de vehiculos nós creamos a primeira classe de trens, e é esta que tem a preferencia do viajante internacional.

O Oriente-Expresso será continuado directamente até Constantinopola, por todo o proximo verão; o Mediteranée-Express, que primitivamente tinha lugar duas vezes por semana, foi elevado a trez no inverno de 1886-1887 e a quatro no inverno de 1887-1888, sem que por esse facto o numero do viajante diminuísse em cada trem.

Emfim o Sud-Express, inaugurado em 5 de novembro ultimo como trem semanal, tornou-se, desde 21 de março, bi-semanal, e o seu exito ultrapassará certamente as nossas previsões. Já duas companhias maritimas importantes, L'Union Steam Ship Company e a Royal-Mail, modificaram os seus serviços fazendo os seus vapores escala por Lisboa, para ali esperarem a chegada do Sud-Express; outras companhias não tardarão a seguir este exemplo, e será então o nosso trem o grande transportador de viajantes, e correio com destino a Africa e America do Sul.

Fizemos contractos com os correios francez e portuguez para o transporte das malas no Sud-Express; a assignatura d'uma concessão similhante com o governo hespanhol permittir-nos-ha começar brevemente estes transportes postaes, que serão para a nossa companhia uma nova e importante fonte de receita indirecta.

No verão proximo será estabelecido, além do Sud-Express (Paris-Madrid-Lisboa) em trem bi-semanal para os Pyreneus e o serviço de wagon-restaurant entre Paris e Bruxellas será ainda desenvolvido. Prevendo a enorme concorrência de viajantes que terá lugar pela exposição de 1889, vamos augmentar a capacidade dos nossos carros e a importancia dos nossos serviços, e para este fim vamos mandar construir um certo numero de wagons-lits e de wagons-restaurants.

O primeiro trimestre de 1888, apresenta já, em relação ao periodo correspondente a 1887, um augmento

de receita de mais de 90:000 francos, e podemos certamente, senhores, a menos que os acontecimentos políticos não venham perturbar a Europa, contar com um augmento de receita mais que sufficiente para compensar o augmento de gastos.

As resoluções da assembléa geral foram as seguintes:

1.º O balanço e conta de ganhos e perdas, foram approvadas taes como foram appresentados pela administração e commissarios.

2.º o devidendo foi fixado em 25 fr. por titulo liberado de 500 fr. Tendo sido pago 12,50 fr. por acção em 1.º de janeiro ultimo, o saldo de 12,50 fr. será pago a começar do 1.º de julho proximo.

3.º Os srs. Moreau-Charlon e Barão Oppenheim, administradores, e o sr. E. Najelmackers, commissarios, foram reeleitos.

4.º Os emolumentos dos commissarios pelo anno de 1887 foram fixados, para cada um, em 1000 fr.

SUBSCRIÇÃO NACIONAL

PARA AS FAMILIAS DAS VICTIMAS DO INGENDIO BAQUET

Transporte 21\$100
Candido X. Cordeiro 100

PESSOAL DA COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

Subscreveram com 100 réis

Henrique E. Howell—João P. Corrêa—Manoel C. de F. Alzina—João C. Pedrozo—Antonio M. da Silva—José A. Taveira—Antonio M. da S. Saturnino—Luiz A. de S. Pimentel—Simão J. da Fonseca—José M. Pedrozo—Antonio das Neves—Francisco Pinto—Silvino Abreu—Fernando Botto—Manoel dos S. Cabral—Augusto M. L. Castello Branco—João L. de Souza—José Joaquim—Maximino I. de Paiva—Manoel J. de Moraes—João P. Simões—Custodio Francisco—Francisco V. dos Santos—Francisco d'Almeida—Camillo Pinto—Jorge Gonçalves—Manoel V. d'Oliveira—Antonio M. Paes—Manoel F. Pereira—José M. Velho—Manoel A. da Costa—Manoel Pereira Junior—João E. do Pinho—Leonardo do Valle—Manoel Luiz—Manoel C. Neves—Manoel Alves—Joaquim M. Roza—Romão A. Antero—Francisco Gonçalves—João F. S. Beirão—Manoel Frazão—Manoel Rodrigues José d'Azevedo—Domingos da Silva—João M. de F. e Costa—João M. Rego—Manoel A. Rodrigues—Antonio Pinto—Crespim dos Santos—Adriano Marques—Antonio Marques—Antonio Esteves—José Simões—Antonio Diniz—Joaquim Ferreira—João do Couto—Antonio Ferreira—Joaquim Dias—Francisco Rodrigues—Antonio Nunes—Antonio M. da Cunha—Antonio da Cruz—Antonio Pedro—José O. dos Santos—Manoel Martins—Manoel Henriques—Antonio de O. Cabral—Antonio Rodas—José Rodrigues—José dos Reis—Hylario Rosa—José Rodrigues—Antonio Pinto—Justino Monteiro—Manoel M. Pinto—Manoel Duarte—José Rodrigues—Joaquim Duarte—J. dos S. e Silva—Joaquim Ribeiro—Antonio E. do P. e Silva—Jacintho Lopes—José Luiz—Bernardino Figueiredo—José dos S. Moreira—Bernardo Antunes—Antonio Alves—Domingos da Fonseca—José Ribeiro—Joaquim J. da Silva—Victor da Luz Telmo—Manoel de Carvalho—José Grade..... 9\$400

Mais 37 empregados com pequenas quantias..... 2\$400

Fechámos portanto a nossa subscrição, em..... 33\$7040

COMISSÃO EXECUTIVA DA IMPRENSA

Esta Comissão recebeu do periodico GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO a quantia de trinta trez mil e quarenta réis producto por elle colhido e entregue para a *Subscrição Nacional da Imprensa*, a cargo d'esta Comissão. Lisboa, 30 de abril de 1888.

O PRESIDENTE, *Luciano Cordeiro*.

COMPANHIA REAL PROMOTORA DA AGRICULTURA PORTUGUEZA

Sua alteza o principe D. Carlos, presidente honorario d'esta Companhia foi ha dias visitar a espaçosa ex-

posição de machinas agricolas e industriaes, por ella estabelecida no mercado 24 de julho, louvando, muito a grande importancia que a sollicita direcção tem conseguido dar áquelle estabelecimento que é hoje, incontestavelmente o primeiro da península, n'aquelle genero.

A *Companhia Real* vae ter a representação de mais diversas e importantes casas estrangeiras, para a introdução das suas machinas no nosso paiz, augmentando assim a sua já enorme exposição que tão proficuos resultados tem dado.

CONSULTAS

Silva. COVILHÁ.—Cumprimos a nossa promessa, informando V. Ex.^a de que as companhias da Beira Alta, Real Portugueza e Administração do Sul e Sueste já submeteram á approvação do governo a ampliação a Gouveia das duas tarifas que existem combinadas para o transporte de lãs. Os preços, tanto das fronteiras como de Lisboa e estações do sul e sueste, são os mesmos applicaveis a Mangualde ou Guarda.

Esta ampliação vae brevemente ser posta em vigor.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO DE LOURENÇO MARQUES AO TRANSVAAL

Não tendo havido numero legal de accionistas para se constituir a assembléa geral convocada para 14 do corrente, é a mesma assembléa convocada, de ordem do ex.^{mo} sr. presidente, e em conformidade com o art. 28.º dos estatutos, para o dia 5 de maio, pelas 8 horas da noite, na séde da companhia, rua do Alecrim n.º 69, para deliberar sobre os mesmos assumptos para que tinha sido convocada para o dia 14 do corrente.

SERVIÇO DOS CAMINHOS DE FERRO

CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

EXPOSIÇÃO UNIVERSAL EM BARCELONA

Desde 1 de maio até 31 de outubro do corrente anno verber-se-hão nas estações abaixo indicadas para Barcelona bilhetes simples e de ida e volta pelos seguintes preços reduzidos:

Das estações abaixo a Barcelona	Bilhetes simples			Bilhetes de ida e volta		
	CLASSES					
	1. ^a	2. ^a	3. ^a	1. ^a	2. ^a	3. ^a
Porto.....	18.210	13.730	9.020	25.990	19.600	12.870
Braga.....	18.700	14.110	9.290	26.700	20.150	13.260
Vianna.....	19.080	14.400	9.500	27.230	20.560	13.560
Caminha.....	19.380	14.640	9.670	27.660	20.900	13.800
Valença.....	19.710	14.900	9.850	28.140	21.270	14.060
Penafiel.....	17.700	13.330	8.730	25.260	19.030	12.460
Regoa.....	16.840	12.670	8.270	24.040	18.080	11.790
Tua.....	16.350	12.290	7.990	23.340	17.540	11.400

Os bilhetes de ida e volta são validos por 20 dias, a contar do dia immediato ao da venda.

Estes bilhetes são validos para todos os comboios que tenham carruagens de classes correspondentes, excepto para os expressos.

E' concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagens.

Para mais esclarecimentos, vejam-se os respectivos cartazes.

Cotações de títulos de Caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e Paris

BOLSAS	Maior cotação desde 1 de janeiro	DIAS													
		16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30	
De Lisboa															
Acções C. R. Port.	116.800	116.500	116.800	..	116.800	116.400	..	116.200	..	..	..	..	..	..	..
Obrig. " " "	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Acções Beira Alta	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Obrig. " " "	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Acções C. Nacional	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Obrig. " " "	84.200	84.000	83.900	83.800	84.000	..	..	84.000	..	84.000	..	..	83.800	..	..
" Atrav. Africa	81.500	80.800	80.000	..	..	80.500	80.500	80.500	80.500	..	81.000	81.500	81.000	81.000	..
Acc. Carris Lisboa	64.200	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
" Asc. Mechan.	30.500	30.000	..	..	..	..	..	30.500	..	..	..	..	..	..	..
De Paris															
Acções C. R. Port.	655	645	650	..	..	..	655	650	650	645	645	644	645	645	..
Obrig. " " "	355	350	349	349	347,50	350	342,50	350,75	352	355	354,50	355	350	350	..
Acções Beira Alta	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
" M. C. P. . .	208,75	200	200	200	200	198,75	198,75	198,75	200	202,50	202,50	202,50	..	..	..
Obrig. " " "	332,50	..	..	..	320	320	330	..	330	330	330	330	..	..	..
Acc. Norte Hesp. .	305	277,50	373,75	275	276,25	276,25	..	280	280	287,50	288,75	287,50	288,75	288	..
Obrig. id. 1.ª serie	385	275	374	367	370	370	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Acc. M. Z. A. . . .	265	240	240	242,50	240	238,75	..	238,75	242,50	242,50	240	246,25	..	..	..
" Andaluzes . . .	322	285	285	285,05	..	290	..	..	..	..	..	..	..	..	..
" Lombardos . .	187,50	165	167,50	166,25	167,50	166,25	..	170	175	175	174	177,50	..	..	..

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERIODO DE EX-PLORAÇÃO		RECEITAS NO PERIODO						DIFFERENÇA				DESDE 1 DE JANEIRO TOTAES	
			1888			1887			A MAIS		A MENOS		1888	1887
			KIL	TOTAES	KILO-METRICAS	KIL	TOTAES	KILO-METRICAS	TOTAES	KILO-METRICAS	TOTAES	KILO-METRICAS		
PORTUGAL														
Comp. Real	de a		Réis	Réis		Réis	Réis		Réis	Réis		Réis	Réis	
	9 15 Abril	506	50.100:000	99:011	506	46.000:000	90:909	4.100:000	8:120	..	..	715000000	650.260.000
	Leste e Norte	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	9 15 "	72	680:000	9:444	72	920:000	12:777	..	..	240:000	3:333	12970000	18.860.000
	Ramal de Cac.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	9 15 "	2	100:000	50:000	2	160:000	80:000	..	..	60:000	30:000	2360000	1.990.000
	" " Coim.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	9 15 "	74	3.716:210	50:219	28	2.520:590	90:022	1.195:620	..	..	39:803	52727970	6.068.320
	Cintra-Torres	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	9 15 "	97	1.355:260	13:971	..	..	..	..	..	..	..	19519946	..
	Tor. ^{es} F. Alf. ^{los}	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Sul e Sueste	25 31 Março	335	8.725:470	26:046	335	8.203:840	24:489	521:630	1:557	..	..	120278555	130.173.925
	1 7 Abril	..	7.329:060	21:879	..	9.191:840	27:438	..	..	1.863:180	5:559	127608915	130.365.765
Minho	26 3 Março	145	6.334:227	43:684	145	6.081:437	41:040	252:790	1:744	..	..	50156731	53.308.462
	4 10 "	..	5.988:675	41:301	..	6.146:300	42:388	..	..	157:625	1:087	65145406	59.544.762
	11 17 "	..	5.130:710	35:446	..	6.367:466	43:913	..	..	1.227:756	8:467	70285166	66.912.228
Douro	26 3 "	200	6.692:251	33:661	172	6.069:244	40:518	..	..	276:993	7:057	62707475	60.577.258
	4 10 "	..	7.629:593	38:149	..	7.583:245	44:088	146:348	..	..	5:941	70337068	68.160.503
	11 17 "	..	5.973:675	29:808	..	6.456:113	37:535	..	..	482:448	7:667	70310743	74.616.626
Beira-Alta	9 15 Abril	253	5.174:743	2:922	253	4.220:218	2:383	954:525	539	..	..	91086921	78.297.216
	1 15 Fevereiro	57	2.564:620	44:993	57	2.402:390	42:147	162:230	2:846	..	..	7185770	6.613.750
Porto á Pova	13 29 "	..	1.749:730	30:697	..	3.005:930	52:735	..	..	1.256:200	22:038	8935500	9.619.680
Guimarães	18 24 Março	34	891:130	26:209	33	623:630	18:897	267:500	7:312	..	..	9043055	7.056.140
	23 31 "	..	713:830	20:995	..	756:750	22:931	..	..	42:920	1:936	9756185	7.812.890
	1 7 Abril	..	909:065	26:737	..	643:850	19:510	265:215	7:227	..	..	10665950	8.456.740
HESPAÑHA														
Norte	1 7 "	1869	9197,57	492,11	1869	9787,88	529,90	..	..	590,31	37,88	118381,79	12.8097,88
Alicante	1 7 "	2672	7702,34	286,39	2672	1.0097,30	377,85	..	..	2.394,96	91,46	125362,14	12.5081,32
	8 14 "	..	9912,19	333,55	..	9908,16	345,37	814,03	11,82	..	..	135274,33	13.4179,48
Andaluzes	26 4 "	793	2046,81	258,10	793	2234,00	281,71	..	..	187,19	70,91	26837,05	2.7375,83
Madrid Caceres	1 7 "	429	507,00	118,18	429	624,47	145,58	..	..	117,46	27,40	6807,50	7218,74

CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

Tarifa especial n.º 2 — Pequena velocidade

PARA O TRANSPORTE ANNUAL

DE

4:000 TONELADAS DE CARVÃO DE PEDRA

Desde 1 de maio de 1888

Minimum de percurso... 200 kilometros:

Expedição por wagons completos com o peso mínimo de 8:000 kilogrammas.

Preço por tonelada e kilometro... 8 réis

O expedidor que comprovar com as respectivas cartas de porte, ter transportado pelas linhas do Minho e Douro no prazo de 1 anno o minimum de 4:000 toneladas de carvão, nas condições acima indicadas, receberá como bonificação a importacia correspondente á differença entre o preço que tiver pago e o acima estabelecido. As despesas accessorias não tem redução alguma.

Porto, 14 de abril de 1888.

O ENGENHEIRO-DIRECTOR

Augusto Cezar Justino Teixeira

Ampliação á Tarifa especial n.º 1 — Pequena velocidade

De 11 de setembro de 1882

Desde 1 de maio de 1888, as mercadorias abaixo designadas que percorram um mínimo de 140 kilometros ou que paguem por este percurso, serão taxadas pela tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade, como segue:

Cortiça em bruto..... 4.ª serie
Casca para cortumes..... 3.ª »

As remessas de casca para cortumes cujo pezo seja igual ou superior a 6:000 kilogrammas ou que paguem como tal, é applicavel a condicção 8.ª da mencionada tarifa.

Vigora para estes transportes todas as outras condições da mesma tarifa.

Porto, 15 de abril de 1888.

O ENGENHEIRO-DIRECTOR

Augusto Cezar Justino Teixeira

COMPANHIA REAL
DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Sociedade dos caminhos de ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal

Viagens circulatorias em PORTUGAL e HESPAHIA

POR OCCASIÃO DAS EXPOSIÇÕES

UNIVERSAL DE BARCELONA

REGIONAL DE MADRID

Bilhetes por preços reduzidos VALIDOS POR 45 DIAS, com a faculdade de demora nas estações do transitio

Primeiro dia de venda, 1 DE MAIO DE 1888

Ultimo dia para regresso, 31 DE DEZEMBRO DE 1888

PREÇOS DOS BILHETES

1.ª classe réis 39.7680
2.ª » » 29.7900

Itinerario

LISBOA, ENTRONCAMENTO, COIMBRA, PORTO, VALENCIA D'ALCANTARA, CACERES, MADRID (Delicias), TOLEDO, MADRID (Atocha), ZARAGOZA, BARCELONA, TARRAGONA, VALENCIA, ENCINA, ALCAZAR, CIUDAD REAL, BADAJOZ, ELVAS, ENTRONCAMENTO, LISBOA.

Estes bilhetes vender-se-hão na linha portugueza, nas estações de Lisboa (Caes dos soldados e R. Aurea) Entroncamento, Coimbra, Porto, Elvas e Marvão, e nas demais das linhas de Leste e Norte e ramal de Cáceres

sempre que sejam requisitados com 24 horas de antecipação, e são validos para todas os comboios que tenham carruagens das classes correspondentes.

Os passageiros poderão deter-se em qualquer das estações do transitio.

Cada bilhete dá direito ao transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagens.

Para mais esclarecimentos vejam-se os cartazes da companhia.

VIAGEM DE RECREIO A MADRID

Por occasião da festa de Santo Izidro, romaria, touzadas, feira, espectaculos theatraes e outros festejos n'aquella cidade nos

Dias 14 a 24 de maio de 1888

BILHETES DE IDA E VOLTA POR PREÇOS MUITO REDUZIDOS
VALIDOS PARA OS COMBOIOS ORDINARIOS

IDA—nos dias 10 de maio a 25 de junho, inclusivé.

VOLTA—nos dias 15 de maio a 30 de junho, inclusivé.

Preços de ida e volta

LISBOA: 1.ª classe 9.7000 réis — 2.ª classe 4.7500 rs.

PORTO: 1.ª classe 10.7000 réis — 2.ª classe 5.7000 rs.

As estações de Poço do Bispo a Santarem inclusivé e a do Entroncamento, venderão d'estes bilhetes pelos preços de Lisboa.

As de Villa Nova de Gaia a Coimbra inclusivé, também poderão vendel-os pelos preços do Porto.

Estes bilhetes não serão admittidos para a viagem nos comboios de luxo «Sleeping-car» entre Lisboa e Madrid.

Não se vendem meios bilhetes sobre os preços indicados.

Os passageiros não poderão apeiar-se em outra estação que não seja a designada no seu bilhete.

Cada bilhete dá direito ao transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem.

Advertencia Importante

Exposição Universal de Barcelona

As companhias de caminhos de ferro de Madrid a Zaragoza e Alicante e do Norte, estabeleceram bilhetes de ida e volta entre Madrid e Barcelona, validos por 20 dias pelos preços seguintes:

1.ª classe p.ª c. — 2.ª classe p.ª c. — 3.ª classe p.ª c.
1.ª classe 91,75 — 2.ª classe 69,90 — 3.ª classe 47,15

Podendo os passageiros portadores dos nossos bilhetes para Madrid visitar a Exposição Regional d'aquella cidade e aproveitar os importantes abatimentos de preços de bilhetes para seguir a Barcelona onde se realisa a Grande Exposição Universal.

Para mais esclarecimentos vejam-se os cartazes da companhia.

COMPANHIA REAL
DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Aviso ao publico

Desde 22 de abril effectuam-se entre ALCANTARA e CINTRA, aos domingos e dias sanctificados, além dos comboios ordinarios, os seguintes comboios de passageiros:

Comboio ascendente. — Alcantara, part. 1-30; Bemfica, 1-45; Porcalhota, 1-54; Queluz-Bellas, 2-1; Cacem, 2-12. — Cintra, cheg. 2-30 da tarde.

Comboio descendente. — Cintra, part. 7-50; Cacem, 8-11; Queluz-Bellas, 8-23; Porcalhota, 8-29; Bemfica, 8-38. — Alcantara, 8-50, da noite.

São validos para estes comboios os bilhetes ordinarios simples e os de ida e volta da tarifa especial C. T. n.º 1, g. v. de 1 de junho de 1887.

CANALISAÇÕES

PARA

ÁGUA, 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^m,30 de diametro.

DIMENSÕES DOS TUBOS

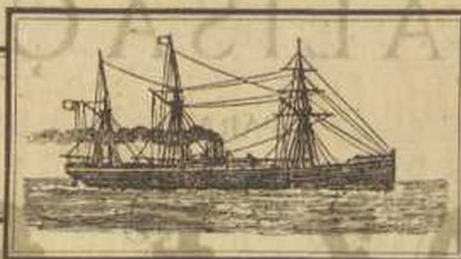
Tubos fundidos em rampa				Tubos fundidos ao alto			
DIAMETRO INTERNO		COMPRIMENTO		DIAMETRO INTERNO		COMPRIMENTO	
POLEGADAS	METROS	TOTAL	UTIL	POLEGADAS	METROS	TOTAL	UTIL
1 1/2	0,038	1,880	1,825	4	0,100	2,750	2,670
2	0,050	2,000	1,940	5	0,125	2,750	2,660
2 1/2	0,062	2,750	2,685	6	0,150	3,100	3,000
3	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	3,109	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 Portuguesa

Santo Amaro, 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. Garraay & 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:

9 ou 10 de maio

VAPOR NEVA

Para Seutampton e Antuerpia

Segunda-feira 14 de maio

VAPOR NILE

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

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

Ha a bordo de todos estes paquetes cozinheiro 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 8 DE MAIO

Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ayres

O vapor «Equateur»

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 commodidades, 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

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, Navalmoral,

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

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.^a — Largo da Annunciada — 13

2.^a — Calçada da Mouraria — 13

3.^a — Rua da Horta Secca — 9

4.^a — Rua do Livramento — 45

72, Rua dos Douradores, 72

LISBOA

DYNAMITE

Fabrica na Trafaria

PREÇOS

Dynamite n.^o 1, cada kilogramma 850 réis
" " 3, " 450 "
Capsulas, 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.^a; 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

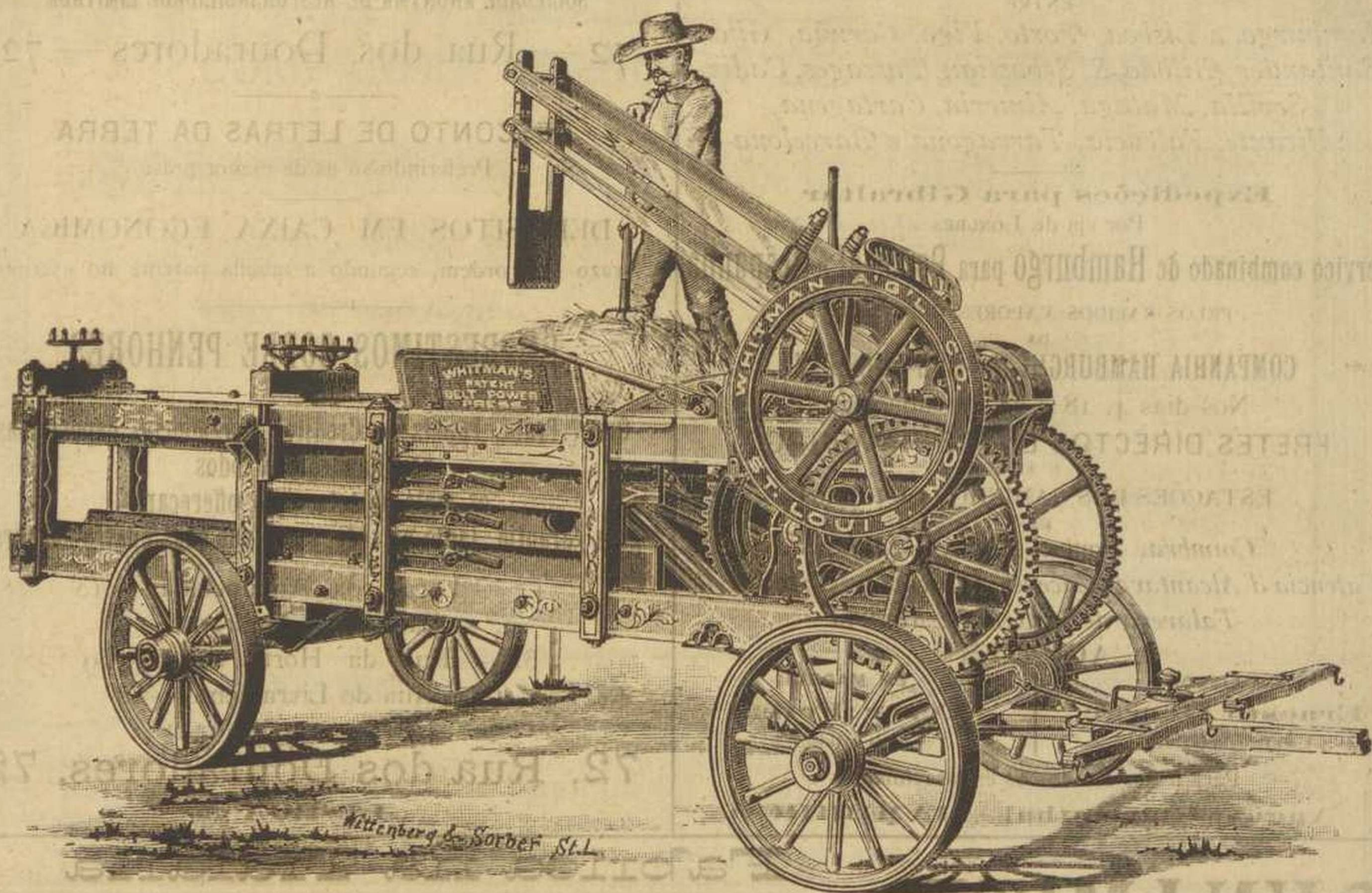
conforme as condições do costume patentes nas suas estações.

Escriptorio da companhia, 13 de abril de 1888.

O chefe do movimento

Henrique Howell.

Companhia Real Promotora da Agricultura Portuguesa



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.

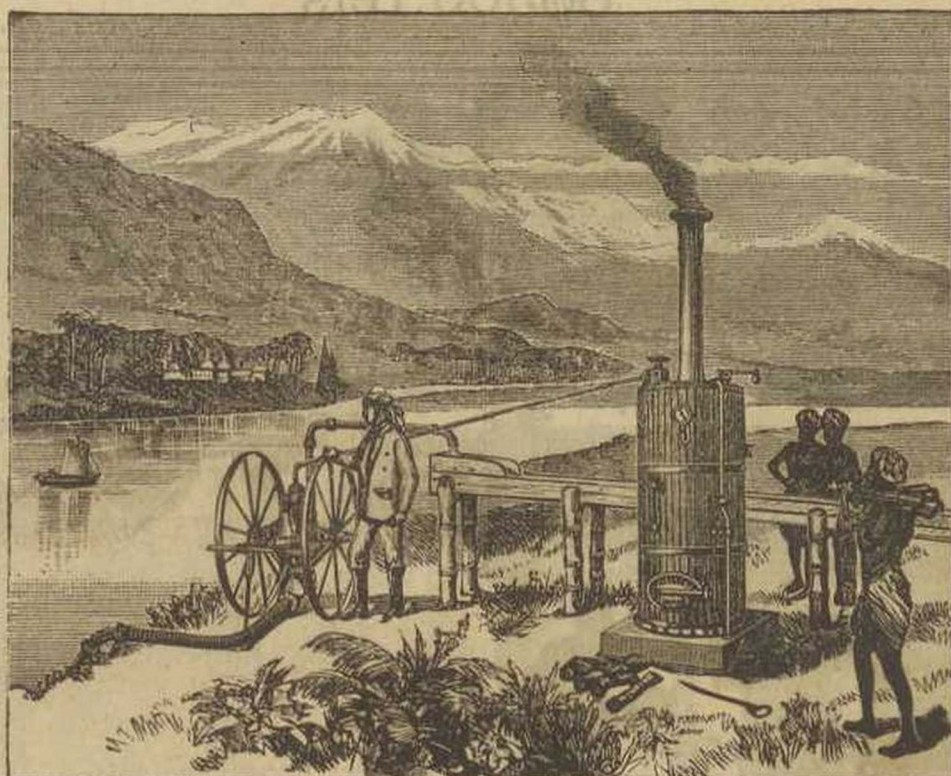
UNICOS REPRESENTANTES EM PORTUGAL

A Companhia Real Promotora da Agricultura Portuguesa

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

Companhia Real Promotora da Agricultura Portuguesa

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

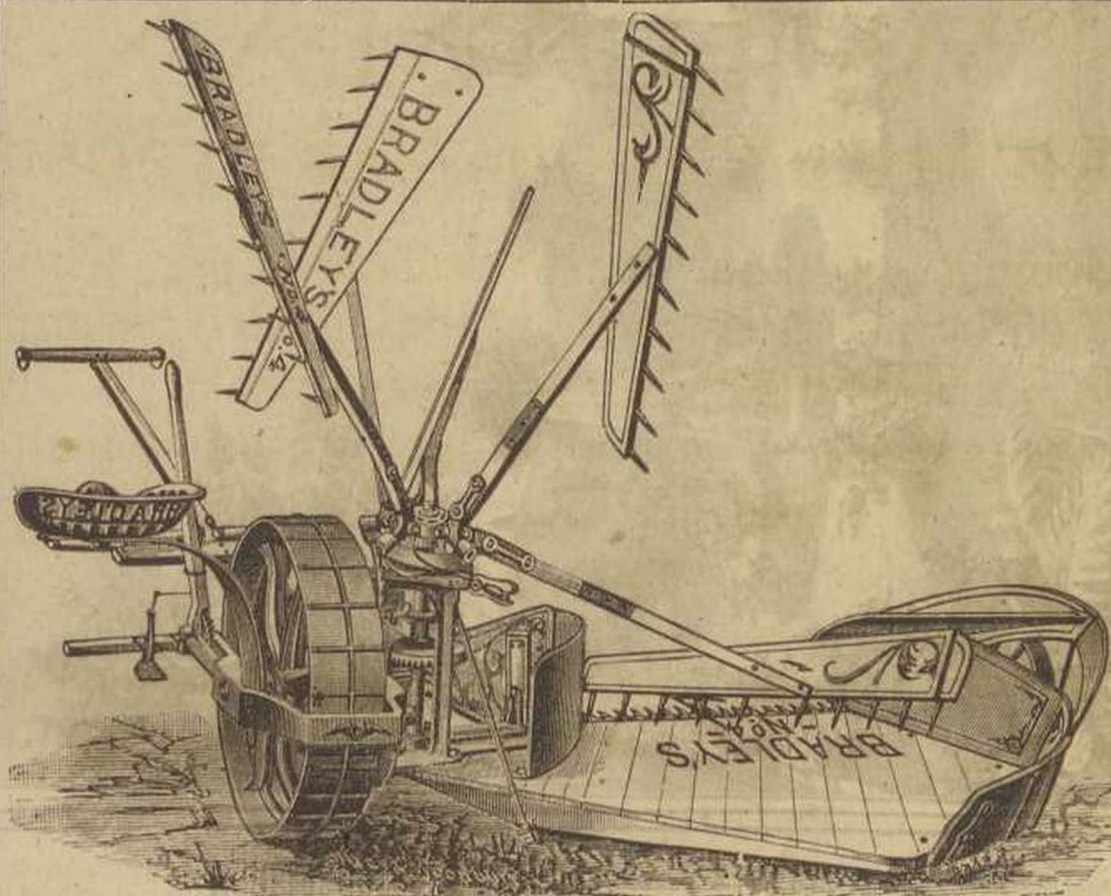
Aduos químicos e orgânicos para todas as culturas únicos preparados em Portugal bem pulverizados e premiados com Diploma de Merito na Exposição Industrial do Porto pela sua riqueza e perfeição de fabrico

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 agricolas e industriaes na grande galeria da sede da companhia, Aterro da Boa Vista

VACCINA «PASTEUR»
PARA
Gado



VACCINA «PASTEUR»
PARA
Gado

TARIFAS REDUZIDAS NOS TRANSPORTES
DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

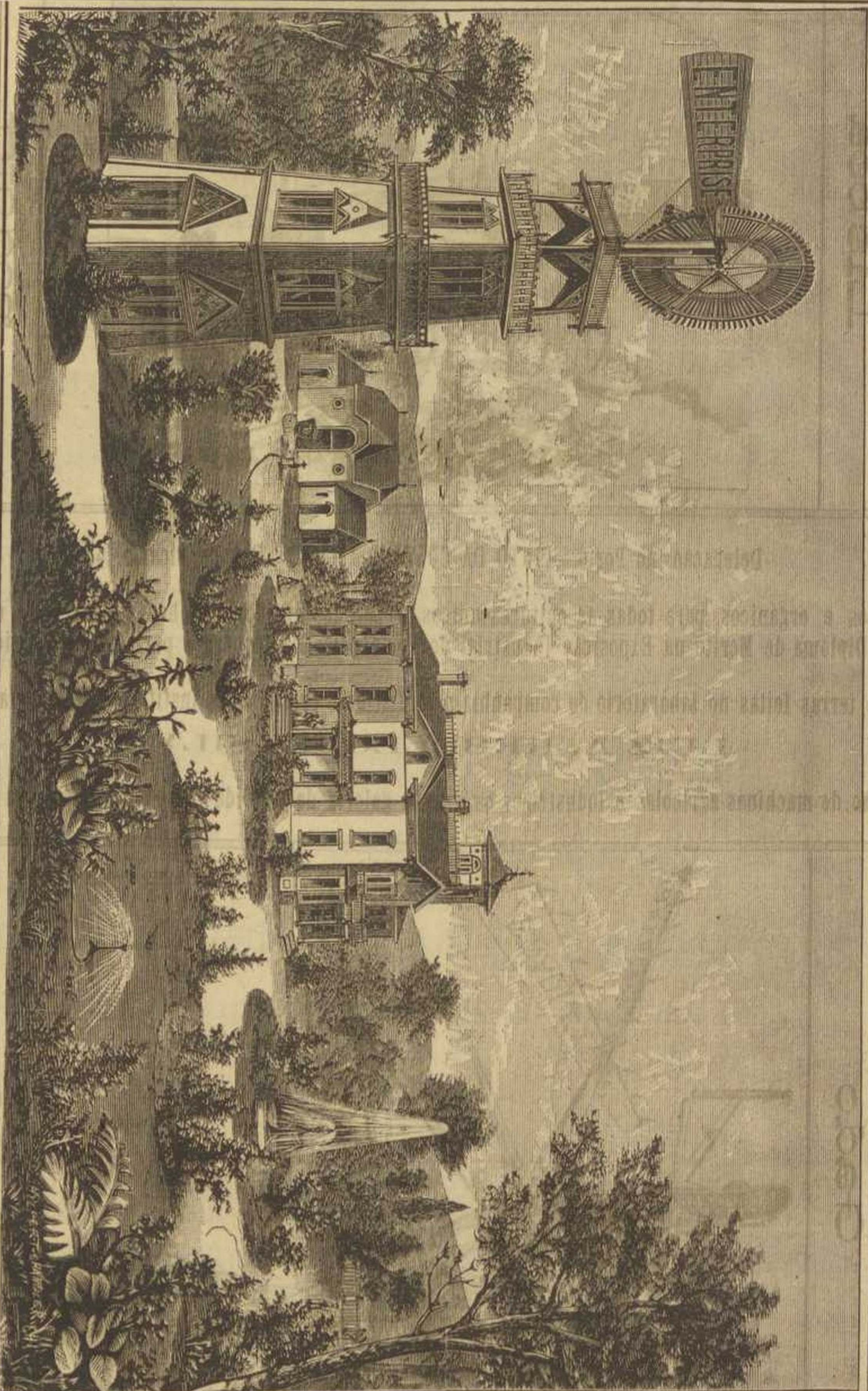
21, 23 e 25

Charruas Vinhateiras HOWORTH A I
Com aiveca e relha de aço, completa 9\$000 réis
CHARRUECA N.º 2 com apo, uma rabiça de madeira. relha e 2 parafusos
8\$500 réis

21, 23 e 25

CENTRO AGRICOLA INDUSTRIAL

Rua do Arco do Bandeira—LISBOA—Rua do Arco do Bandeira



MOINHOS DE VENTO

Rua do Arco do Bandeira—LISBOA—Rua do Arco do Bandeira

18 e 27, 12

PRENSAS PARA UVA — Novas articuladas
OSBORN
Celfeiras e Celfeiras-atadeiras

Esmagadores para uvas—Gallot

18 e 27, 12



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

CAZETTA DOS CAMINHOS DE FERRO
REDACÇÃO
Lisboa, 18

TARIFA DE APPLICAÇÃO GERAL

no

RAMAL DE SANTA APOLONIA A BEMFICA

comprehendendo
o percurso desde a estação de LISBOA
(Cães dos Soldados)
até a de BEMFICA ou vice-versa

Desde 1 de Maio de 1888

Passageiros

1. ^a classe	230 réis
2. ^a „	200 „
3. ^a „	140 „

1.^a Os passageiros que da estação de Lisboa (cães dos Soldados) seguirem para qualquer estação das linhas de Lisboa a Cintra e Torres Vedras e Torres Vedras Figueira-Alfarellos, ou vice-versa, terão a pagar sobre os preços acima indicados os que corresponderem nas tarifas em vigor n'aquellas linhas entre Bemfica e a estação de destino.

2.^a **Creanças.** As creanças menores de 3 annos nada pagarão indo ao collo das pessoas que as acompanharem, as de 3 a 7 annos pagarão meio preço; de 7 annos em diante pagarão o lugar por inteiro.

Bagagens, recovagens, mercadorias, gado, carruagens, etc.

Designação	Unidade para o typo de transporte	Grande velocidade	Pequena velocidade
Bagagens e recovagens	1:000 k.	(1) 500	—
Mercadorias de qualquer classe	„ „	(1) 500	(1) 250
Dinheiro e valores	50\$000	(2) 10	—
Cães	„	(2) 30	—
Cavallos, bois, vacas, muas ou jumentos	„	400	200
Vitellos ou porcos	„	200	100
Carneiros, cabras, cabritos ou leitões	„	100	50
Gado, por wagon completo	4	1\$800	900
Carruagens	„	1\$400	700
Carroças	„	1\$200	600
Transportes funebres	„	1\$500	—

(1) Cobráveis por fracções de 10 kilogrammas.

(2) Minimum de cobrança, 50 réis.

3.^a Todo o passageiro cuja bagagem não pesar mais de 30 kilogrammas, não terá a pagar pelo transporte d'esta bagagem, augmento algum de preço alem d'aquelle que deva pagar pelo seu logar.

4.^a As expedições que de Lisboa (cães dos Soldados) seguirem para as estações das linhas de Lisboa a Cintra, Torres Vedras e Torres Vedras-Figueira-Alfarellos ou vice-versa terão a pagar sobre os preços acima indicados os que corresponderem nas tarifas em vigor n'estas linhas entre Bemfica e a estação de destino,

5.^a As expedições que das estações das linhas de Leste e Norte, Rames de Caceres e Coimbra alem de Lisboa, se destinarem ás estações das linhas de Lisboa, a Cintra e Torres Vedras e Torres Vedras-Figueira-Alfarellos, com excepção de Bemfica ou vice-versa terão a pagar alem dos preços estabelecidos n'esta tarifa para o percurso entre Lisboa (cães dos Soldados) e Bemfica os preços resultantes da applicação das tarifas que vigorem nas linhas em que essas expedições transitarem contados de ou para Bemfica e de ou para Lisboa.

6.^a Alem dos preços supra indicados cobrar-se-hão as despesas accessorias de carga e descarga segundo os preços em vigor nas linhas de Leste e Norte e Lisboa-Cintra-Torres, ou Torres-Figueira-Alfarellos, sendo metade na linha de procedencia e metade na de destino.

7.^a São applicaveis n'este ramal as condições respectivas aos serviços publicos estabelecidas nas tarifas geraes das linhas de Leste e Norte actualmente em vigor.

Lisboa, 10 de Março de 1888.

O DIRECTOR DA COMPANHIA

Pedro Ignacio Lopes