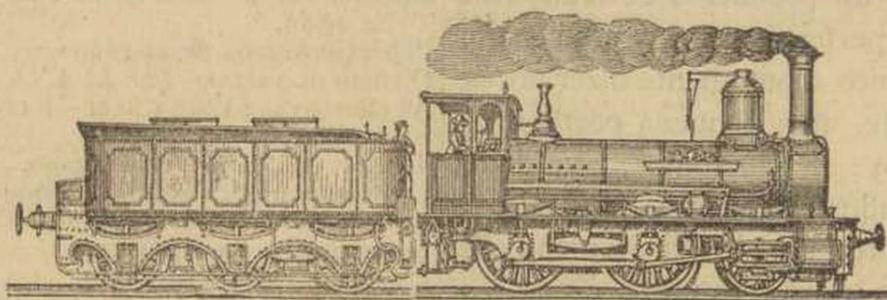


# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## DE PORTUGAL E HESPAÑHA

NAVEGAÇÃO  
—  
COMMERCIO  
—  
PORTOS

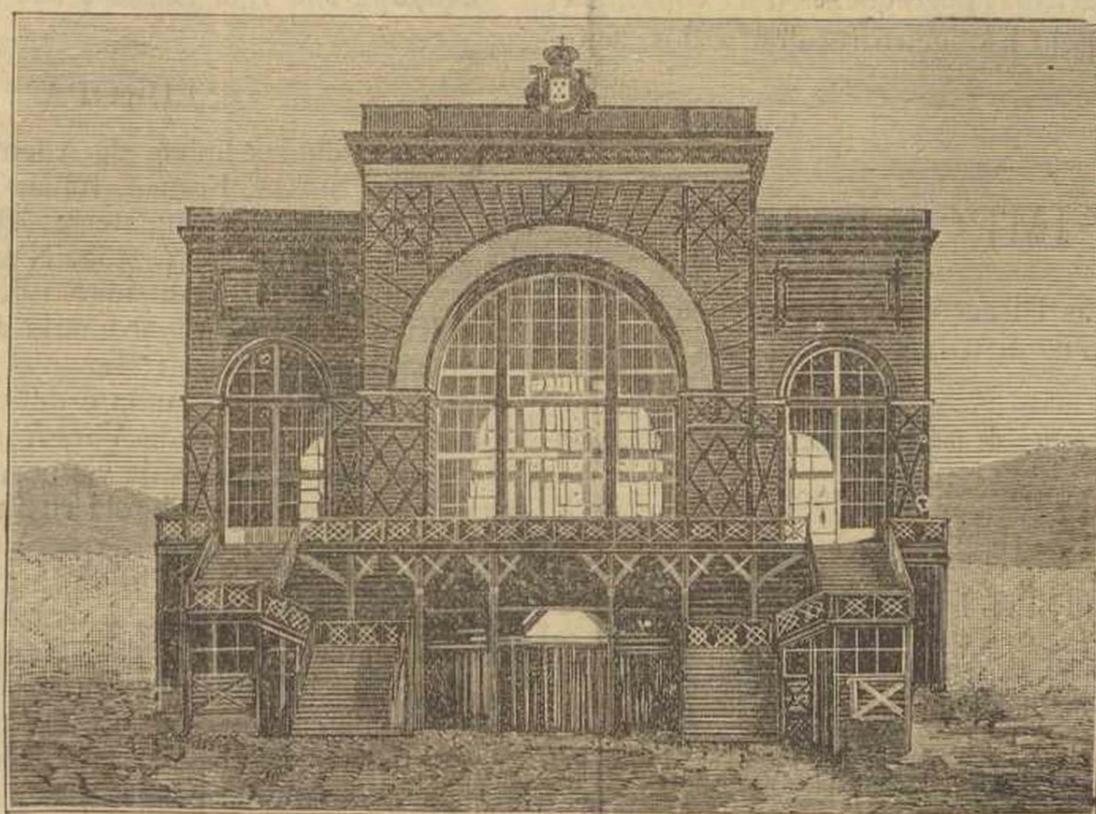


CORREIOS  
—  
TELEGRAPHOS  
—  
MINAS

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

### EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL E AGRICOLA

LISBOA — 1888



PAVILHÃO CENTRAL DA EXPOSIÇÃO

**T**EM sobeja importancia para o paiz, esse grandioso certamen, aberto na Avenida da Liberdade, para merecer que lhe dediquemos a nossa primeira pagina.

Animados do nosso grande amor por tudo quanto significa trabalho, industria, actividade, d'aqui saudamos o facto da abertura da *Exposição Industrial Portuguesa e suas secções Agricola e Pecuaria* como o precursor d'um novo desabrochamento d'essa actividade, que se transformará em futuro de prosperidade nacional.

O espirito moderno, creando por toda a parte o incentivo ao trabalho e ao aperfeiçoamento dos seus processos e productos, não podia conceber mais valente

elemento de propaganda das suas ideias regeneradoras, do que a exposição.

E' ali, na franca exhibição do que se quer e do que se pode, que se affirma, nas ligações da força e do engenho, o estado de adiantamento de um paiz e o seu caminhar constante na estrada do progresso. Teem prosperado, com as exposições, as industrias de todos os paizes; e, por mais que, pela nossa parte, a ultima que realisámos, dedicada sómente á industria agricola, fosse ha tão pouco tempo, a perfeição e qualidade dos productos então e hoje apresentados, dão testemunho inequivoco da proficuidade do systema.

No que se refere á industria manufactureira, é certo que, pelo natural retrahimento do nosso genio, pouco

dado a manifestações publicas do que somos e do que valemos, muito mais haveria que expôr, se todos os productores se compenetrassem bem das vantagens que d'essa exhibição lhes proviriam. Mas esse facto não nos deve ser senão lisongeiro, porque, ao entrar ali, ao ver aquellas galerias replectas do productos de fabricação portugueza, ao examinar a perfeição com que na maior parte se apresentam, podemos afoutamente dizer ao estrangeiro — isto é uma parte, uma pequena parte mesmo, do que nós produzimos; se não somos, é verdade, um paiz essencialmente industrial, temos, todavia, a nossa industria em sufficiente grau de adiantamento para que nos considereis nos nossos tratados e nos respeiteis no nosso trabalho.

Saudemos portanto a *Exposição Industrial e Agricola Portugueza*, e fazendo-o, não esqueçamos galardoar com o nosso applauso na pessoa do seu presidente o nosso estimado amigo sr. dr. João Chrysostomo Melicio a benemerita direcção da *Associação Industrial* e a sua *comissão executiva*, bem como o extremoso propugnador dos progressos agricolas portuguezes o sr. conselheiro Elvino de Brito pelo lisongeiro resultado dos seus nobres esforços.

A REDACÇÃO.

## AVISO IMPORTANTE

Por accordo com as Direcções respectivas, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* distribuirá sempre como annexos, as

Tarifas especiaes de transportes de todas as linhas ferreas portuguezas

Com o presente numero distribuimos, como annexo as seguintes tarifas:

**Tarifa especial n.º 11 de peq. velocidade**  
dos caminhos de ferro do sul e sueste, para transporte de *materiaes de construcção*.

**Tarifa especial n.º 14 de peq. velocidade**  
das mesmas linhas, para transporte de *adubos agricolas, correctivos, machinas agricolas e carvão mineral*.

**Tarifa esp. C. A. n.º 1 de g. velocidade**  
das linhas de Cintra, Torres e Figueira, para bilhetes de ida e volta desde Lisboa-Alcantara e Lisboa-Caes dos Soldados.

Vidé artigo na secção Tarifas.

Com os proximos numeros distribuiremos a tarifa especial n.º 15 das linhas do sul e sueste, para transporte de sal, e outras.

Com os nossos numeros anteriores temos distribuido:

Com o n.º 1 — *Tarifa M. L. n.º 1* para mercadorias entre Portugal e Hespanha.

Com o n.º 2 — *Tarifas P. H. n.º 2*, passageiros para o Norte de Hespanha — *P. H. F. n.º 3*, passageiros para França.

Com o n.º 4 — *Tarifa da linha de Cintura de Lisboa* e publicamos a *Tarifa n.º 2*, do Minho e Douro, carvão de pedra, e *ampliação da n.º 1*, cortiça e casca.

Com o n.º 6 — *Tarifas do sul e sueste n.º 2*, cereaes, farinhas e legumes — n.º 8 azeite, vinho e vinagres — e n.º 12 palha e feno.

## SUMMARIO

EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL E AGRICOLA (com gravura).

AVISO IMPORTANTE.

LARGURA DAS VIAS FERREAS NOS DIVERSOS PAIZES. — Por J. E. de Bonna.

PARTE OFFICIAL. — Decreto de 1 de junho e portaria de 4 de junho de 1888.

PRÓSPERIDADE DA NOSSA FOLHA.

O FREIO DE VAGUO. — Por L. A. O.

AS PROPOSTAS DA NOVA REDE — e relatorio do sr. ministro das obras publicas.

TARIFAS DOS CAMINHOS DE FERRO.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA. — Parecer do conselho fiscal.

OS TRAMWAYS NA AMERICA.

LADRILHOS MOZAICOS.

COTAÇÕES DOS TITULOS DE CAMINHOS DE FERRO NAS BOLSAS DE LISBOA E PARIS.

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO.

A REDE SECUNDARIA DOS CAMINHOS DE FERRO DE HESPANHA.

CHEQUES KILOMETRICOS.

ERRATAS.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS.

SERVIÇO DOS CAMINHOS DE FERRO.

ANNUNCIOS.

## LARGURA DAS VIAS FERREAS NOS DIVERSOS PAIZES

### EUROPA

As principaes linhas de Allemanha, Austria-Hungria, Suissa, França, Italia, Belgica, Dinamarca, Paizes-Baixos, Inglaterra, Roumania e Turquia são da via normal de 1,<sup>m</sup>435. N'estes paizes ha muito poucas linhas de via reduzida.

Na Irlanda a largura ordinaria é de 5 pés e 3 pollegadas inglezas, ou seja 1,<sup>m</sup>60.

Em Portugal e Hespanha é de 1,<sup>m</sup>68.

Na Russia, as linhas de Varsovia-Vienna e Varsovia-Bromberg, são as unicas de via normal; todas as demais linhas principaes tem a bitola russa ordinaria, de 5 pés inglezes, ou seja 1,<sup>m</sup>523.

Na Suecia, havia em 1885, 5.474 kilometros de via ferrea de largura normal, e os restantes 1:436 kilometros existentes n'aquelle paiz eram de 6 larguras diferentes, todas inferiores, e variando entre 1.217 metros e 802 milimetros. A bitola de 891 milimetros era a mais commum pois existia em 771 kilometros. Em seguida a mais adoptada era 1,<sup>m</sup>067 do qual havia 222 kilometros.

A Noruega em 1885 tinha apenas 592 kilometros de via de 1,<sup>m</sup>435 e 970 de 1,<sup>m</sup>068.

### ASIA

Dos 19:913 kilometros de via ferrea em exploração que a India Ingleza tinha em 31 de março de 1886, 12:000 approximadamente eram da largura de 1,<sup>m</sup>67. Os restantes tinham cinco bitolas diferentes que variavam entre 1,<sup>m</sup>22 e 0,<sup>m</sup>61. Esta ultima, que é a medida ingleza de 3 pés e 3 <sup>3</sup>/<sub>8</sub> pollegadas, era a mais adoptada (7000 kilometros).

As linhas da Ilha de Ceylão teem a largura de 1,<sup>m</sup>67.

A linha russa Transcaspiana tem a bitola russa ordinaria de 1,<sup>m</sup>52.

Na Asia menor, a linha de Mudania-Brussa é de 1<sup>m</sup>,10.

Os 926 kilometros de via ferrea que havia em exploração na Ilha de Java em 1886, devidiam-se em 723 com a largura de 1,<sup>m</sup>067 e 203 com a de 1,<sup>m</sup>431.

No Japão todas as linhas teem uma só largura. Apenas uma secção de 13 kilometros (Osaka-Sakai) cuja construcção começou em 1885 tinha a largura de 0,<sup>m</sup>84.

## AFRICA

As vias ferreas em exploração no Egypto (100 kilometro) são de largura normal.

Na Argelia e em Tunis onde, em fins de 1884 se exploravam 1:035 kilometros de vias ferreas, a maior parte das linhas tinha a largura normal de 1,<sup>m</sup>435. Cerca de 250 kilometros teem a de 1,<sup>m</sup>10.

Na colonia ingleza do Cabo a largura dos 2:451 kilometros existentes em 1885 era de 1,<sup>m</sup>067.

## AMERICA

Nos Estados-Unidos, desde a transformação da bitola de 5 pés em bitola intermedia, a maior parte das linhas ferreas, por motivos de utilidade pratica, adoptaram esta ultima, pois que na America, uma differença de meia pollegada (19 millimetros) não é considerada como um obstaculo ás communicações ordinarias. Ha tambem ainda algumas linhas com 3 pés de largura (915 millimetros).

No Canadá, as vias ferreas, com algumas excepções sem importancia, teem a medida de 1,<sup>m</sup>435.

No Mexico, havia na primavera de 1884, 3:355 kilometros de linhas com 1,<sup>m</sup>430, e 1:522 kilometros, de via reduzida cuja bitola é de 3 pes inglezes.

Em fins de 1884 havia no Brazil 1:400 kilometros com 1,<sup>m</sup>60, os restantes 6:706 kilometros approximadamente eram de sete differentes larguras, variando de 1,<sup>m</sup>40 a 0,<sup>m</sup>60. A bitola mais adoptada é a de 1,<sup>m</sup> (mais de 6:000 kilometros) e é provavel que de futuro seja esta a largura normal das linhas brasileiras.

Na Australia, as diversas colonias teem adoptado typos variados: Nova Galles do Sul 1,<sup>m</sup>435; Victoria 1,<sup>m</sup>60; Australia do Sul 1,<sup>m</sup>60 e 1,<sup>m</sup>067. Esta ultima é a mais seguida pelas demais colonias.

Em resumo: dos 488:000 kilometros em exploração em fins de janeiro de 1886, 350:000, ou sejam cerca de 74 p. c., eram de largura normal, e tendo em conta a largura intermedia da America do Norte, 60:000 kilometros ou 12 p. c. eram de via mais larga e os restantes 68:000 kilometros ou 14 p. c. tinham largura menor.

J. E. DE BONA.

## PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria  
DIRECÇÃO GERAL DE OBRAS PUBLICAS E MINAS  
2.<sup>a</sup> repartição  
CAMINHOS DE FERRO

Pedindo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes que, para a construção do ramal do caminho de ferro do Caes dos Soldados a Cascaes, seja declarada a urgencia da expropriação de dezeseite parcelas de terreno, com os n.ºs 34, 36, 45, 46, 47, 50, 71, 87, 92, 104, 105, 106, 108, 193, 199, 204 e 206, pertencentes: a n.º 34, aos herdeiros de Guilherme José dos Reis; a n.º 36, a Manuel Croft de Moura; a n.º 45, a D. Maria Carolina da Veiga Beirão; a n.º 46, a D. Manuel de Menezes; a n.º 47, a D. Carolina Coronado Perry; a n.º 50, a Carlos Luz; a n.º 71, a Marius Roman Junior; a n.º 87, a D. Maria Thereza Mattos; a n.º 92, a Bernardino Sertorio Sanchez e Marius Roman Junior; as n.ºs 104 e 106, a «The Eastern telegraph company limited»; a n.º 105, a Marianno da Costa Mialha e D. Maria Hedwiges da Costa Mialha; a n.º 108, a Domingos Dias Pereira; as n.ºs 193, 199, 204 e 206, á viuva Florinda Maria Victoria Cardoso Leal; e situadas as n.ºs 34, 36, 45, 46, 47, 50, 71, 87 e 92, na freguezia de Nossa Senhora da Purificação do concelho de Oeiras; as n.ºs 104, 105, 106 e 108, na freguezia de Nossa Senhora dos Remedios, de Carcavellos, do mesmo concelho de Oeiras; as n.ºs 193, 199 e 204, na freguezia de S. Vicente de Alcabideche; e a n.º 206 na mesma freguezia de S. Vicente de Alcabideche e na de Nossa Senhora da Assumpção, ambas do concelho de Cascaes, e todas no districto de Lisboa; e

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, a expropriação das mencionadas parcelas, marcadas nas plantas parcelares que baixam com o presente decreto assignadas pelo ministro e secretario de 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 1 de junho de 1888.—REI.—*Emygdio Julio Navarro.*

Sua Magestade El Rei, a quem foi presente o auto de vistoria apresentado pela comissão de engenheiros nomeada para examinar a parte da 3.<sup>a</sup> secção do caminho de ferro de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, comprehendida entre Leiria e Figueira da Foz: ha por bem, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, datado de 28 de maio findo, auctorisar a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes a abrir, provisoriamente á circulação publica, para passageiros e mercadorias a parte mencionada da referida secção, devendo serem satisfeitas as indicações constantes da parte do parecer alludido que por copia acompanha esta portaria.

Paço, em 4 de junho de 1888.—*Emygdio Julio Navarro.*

Para o director da fiscalisação da construção dos caminhos de ferro de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, e ramal da Merceana e de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos.

## PROSPERIDADE DA NOSSA FOLHA

A abundancia de assumptos que nos tem obrigado a deixar de publicar alguns artigos de maior interesse, e restringir outros, faltando em parte ao nosso desejo de reunir na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* que ha a tratar sobre as nossas linhas ferreas, e tambem a affluencia de annuncios que nos ameaçava invadir a parte que dedicamos ás demais secções, leva-nos a augmentar, já no 7.<sup>o</sup> numero, o formato da *Gazeta* accrescentando-lhe 4 paginas que formam uma capa, para melhor disposição do jornal.

Assim, melhorando este, procuramos corresponder ao favor do publico ao qual promettemos 16 paginas e lhe damos 20.

## O FREIO DE VACUO

Agora que sabemos o nome do intelligente engenheiro dos nossos caminhos de ferro que se nos dirigiu sobre este assumpto e ao qual nos referimos em o nosso numero anterior damos com muito prazer publicidade á sua carta esperando a continuação da sua interessante collaboração que nos promette:

Sr. director.

No n.º 5 da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de que v. é dignissimo director, vem uma noticia sobre uma nova applicação dos freios de vacuo, que talvez em França se tenha acabado de experimentar, mas que ha muitos annos está em uso em outros paizes, como Inglaterra, Allemanha, Austria, etc.

Não sómente esta nova applicação se estendeu aos freios de vacuo, dos systemas Hardy, Koerting etc., como tão bem aos freios de ar comprimido Westinghouse, Carpenter e Schleifer.

Começou se por introduzir as valvulas de entrada de ar nos tubos de conducção dos freios de vacuo, nos fourgons e guaritas de guarda-freio, depois nas carruagens de 1.<sup>a</sup> e de 2.<sup>a</sup> classe.

Nos freios d'ar comprimido aquella valvula de entrada d'ar é substituida por uma valvula de sahida d'ar comprimido.

Se v. assim o entender publicará estas linhas em qualquer dos numeros da *Gazeta*.

De v. etc.

L. A. O.

AS PROPOSTAS DA NOVA REDE

Como haviamos assegurado foi apresentado na camara electiva o projecto de lei para a construcção e exploração da rede complementar de linhas ferreas ao norte do Mondego, pondo em relação as mais importantes localidades das provincias de Traz-os-Montes, Douro, Minho e Beira Alta e ligando entre si as diferentes linhas que hoje servem uma parte d'essas provincias.

Da importancia d'esta proposta fallam mais alto do que todos os esforços que se façam para extorvar o seu andamento, as conveniencias, as necessidades imperiosas, dos povos, até hoje abandonados á falta das commodidades e vantagens de communicacão rapida.

Ha poucas semanas a camara hespanhola foi auditora de uma proposta de rede secundaria, destinada a alimentar com o seu trafego o das linhas principaes d'aquelle paiz. D'ella nos occupamos em outro artigo.

A rede agora proposta em Portugal tem, além das vantagens a que acima alludimos, a de servir tambem de alimento para o trafego das linhas do Minho e Douro, das da Beira Alta etc., e especialmente d'aquellas que são exploradas pelo Estado. Não será portanto pequena a utilidade d'este, quando as facilidades de transporte lhe trouxerem ás suas estações os productos que, por falta de communicacões, hoje não podem sahir no proprio local de origem.

Se as bases propostas pelo sollicito ministro das obras publicas procuram ser modificadas em alguns dos seus pontos, e cremos que assim succeda, não impede isso, que, na sua generalidade, concordamos com esta proposta pelos proventos que d'ella podem e devem abrir ao paiz.

Hoje publicamos, não obstante a sua extensão, o bem elaborado relatorio com que a proposta foi precedida.

Emquanto a esta ultima reservamo-nos para lhe dar publicidade opportunamente, já com as alteracões que lhe foram introduzidas pelas commissões reunidas, de obras publicas e fazenda, da camara dos deputados.

Demais, visto que a proposta não será discutida n'esta sessão da camara, tempo nos resta, a nós e ao publico para a estudar, analysar e julgar da sua conveniencia.

Segue o relatorio a que acima nos referimos.

Proposta de lei n.º 59 D

Senhores.— A proposta de lei, que hoje submettemos ao vosso illustrado exame, tem por fim a construcção da parte que reputamos mais urgente, da rede complementar de caminhos de ferro ao norte do Mondego.

Se houve tempo, em que a construcção de caminhos de ferro foi considerada pelos espiritos timoratos como uma despeza de luxo, só justificada nos paizes de grande população e riqueza, a evidencia dos factos tem hoje demonstrado a todas as vistas, que nenhum paiz pôde prescindir d'esse meio de progresso, sob pena de se collocar, a respeito dos outros paizes, n'um tal pé de inferioridade de trabalho e de commercio, que o mesmo seria que decretar n'esse abandono a sua total ruina.

Sob o predominio d'estas consideracões, todos os estados procuram alargar constantemente a sua rede ferro-viaria, e de tal modo que bem pôde assegurar-se que a tendencia geral é para substituir por viação accelerada, pelo menos, todo o movimento e trafego que d'antes se effectuava pelas estradas ordinarias de primeira ordem. N'este systema, os caminhos de ferro não constituem só as grandes arterias, mas tambem os principaes ramos venozos da circulaçãõ commercial, vindo a ser as estradas meros auxiliares d'elles.

O mappa comparativo, que em seguida temos a honra de vos apresentar, e que abrange um periodo de quinze annos, até 1885, porque não nos foi possivel ir mais além com dados officiaes, mostra a importancia d'esse movimento.

PAIZES

ANNO	ALLEMANHA	AUSTRIA	BELGICA	DINAMARCA	FRANÇA	HESPAHIA	HOLLANDA	INGLATERRA	ITALIA	RUSSIA E FINLANDIA	SUECIA	SUISSA	PORTUGAL
1870	10:619	9:580	2:890	17:179	3:468	25:153	6:208	11:178	1:723	1:390	1:390	761	23
1871	21:482	11:740	3:448	17:845	3:485	25:310	6:377	11:178	1:723	1:391	1:391	786	28
1872	22:523	1:041	3:217	18:750	3:512	25:456	6:754	11:178	1:723	1:454	1:454	814	119
1873	23:871	1:348	3:326	20:013	3:605	25:996	6:882	11:178	1:723	1:607	1:607	814	15
1874	25:525	1:654	3:425	20:781	3:753	26:460	7:373	11:178	1:723	2:008	2:008	933	99
1875	27:935	2:410	3:492	21:768	3:821	26:803	7:675	11:178	1:723	2:325	2:325	933	60
1876	29:081	1:146	3:582	22:675	3:907	27:147	7:935	11:178	1:723	2:419	2:419	948	96
1877	30:295	1:214	3:636	23:533	3:858	27:503	8:178	11:178	1:723	2:440	2:440	1:047	14
1878	31:320	1:025	3:733	24:459	3:926	27:895	8:208	11:178	1:723	2:475	2:475	1:107	37
1879	33:094	1:774	4:012	25:183	3:926	28:491	8:328	11:178	1:723	3:175	3:175	1:217	8
1880	33:541	3:17	4:112	26:191	4:008	28:872	8:713	11:178	1:723	4:477	4:477	1:203	2
1881	34:257	846	4:182	27:618	4:227	29:262	8:893	11:178	1:723	4:57	4:57	1:217	
1882	34:950	693	4:240	28:880	4:262	29:531	8:933	11:178	1:723	5:56	5:56	1:217	
1883	35:810	860	4:302	29:688	4:281	29:890	9:184	11:178	1:723	6:69	6:69	1:217	
1884	36:720	940	4:319	31:216	4:528	30:730	9:602	11:178	1:723	7:16	7:16	1:217	
1885	37:335	815	4:410	32:491	4:275	30:983	10:561	11:178	1:723	8:483	8:483	1:217	

São os paizes justamente apontados como exemplos de uma illustrada actividade commercial os que mostram uma sujeição mais persistente ás normas, que acabamos de apontar. Assim é que a Belgica, a França, a Inglaterra e a Italia, que possuem redes muito extensas, nem por isso as dão por completas, continuando ininterrompidamente a alargar-as accrescentando-lhes novas linhas em cada anno.

Alguns d'elles não hesitaram em fazer n'um momento dado um esforço prodigioso para ganharem o terreno perdido em relação a outras nações. Merece citar-se o exemplo da Suecia que, tendo em 1871 só 1:723 kilometros de caminhos de ferro em exploração, apparece em 1878 com 4:898 kilometros, tendo construido n'esse breve periodo 3:175 kilometros, e que ainda no anno seguinte abre á exploração mais 707 kilometros; continuando depois d'isso a alargar a sua rede, embora mais moderadamente por ter feito de uma vez aquelle esforço de construcção. Não é a Suecia paiz, que, pela sua população e riqueza, e por outras condições economicas, deva distanciar-se de Portugal em rasgoavel confronto; antes n'alguns pontos preponderam com maior força para nós as rasões, que aconselham o desenvolvimento da nossa rede de caminhos de ferro.

A Italia offerece outro exemplo do alargamento da rede ferro-viaria por um trabalho continuado e persistente, que muito convem registar, porque elle constitue uma lição proveitosa para todos os que estudam os factores dos elementos da riqueza publica. Por isso vos apresentamos o seguinte mappa com esclarecimentos officiaes directamente obtidos d'aquelle paiz e que representa o desenvolvimento da sua rede ferro-viaria, desde 1839, anno em que se abriram no Piemonte os primeiros kilometros de caminho de ferro, até 30 de junho de 1887.

ITALIA

Quadro da situação da rede explorada e accrescimento annual de 1839 a 1887

Annos	Rede explorada — Kilometros	Accrescimento annual	Annos	Rede explorada — Kilometros	Accrescimento annual
1839	8	—	1864	3:987	450
1840	21	13	1865	4:367	380
1841	21	—	1866	5:091	724
1842	54	33	1867	5:315	224
1843	87	33	1868	5:706	391
1844	137	50	1869	5:896	190
1845	157	20	1870	6:208	312
1846	254	97	1871	6:377	169
1847	280	26	1872	6:754	377
1848	360	80	1873	6:882	128
1849	553	193	1874	7:373	491
1850	609	60	1875	7:675	302
1851	691	82	1876	7:935	260
1852	694	3	1877	8:178	243
1853	808	114	1878	8:208	30
1854	1:087	279	1879	8:328	120
1855	1:211	124	1880	8:713	385
1856	1:374	163	1881	8:893	180
1857	1:512	138	1882	9:184	291
1858	1:707	195	1883	9:602	418
1859	2:068	361	1884	10:067	465
1860	2:489	421	1885	10:561	494
1861	2:561	72	1886	11:388	827
1862	2:920	359	1887	11:625	237
1863	3:537	617	30 junho	30 de junho	Seis mezes.

Vê se d'este mappa que a Italia só n'um anno, o de 1841, deixou de augmentar a zona de exploração dos seus caminhos de ferro. Uma vez iniciado o movimento, não parou nem o retardou. Aquelle paiz, que atravessou tantas e tão complicadas crises, nunca, nem mesmo nos periodos mais angustiosos, deixou de trabalhar no desenvolvimento da sua rede. Em consequencia d'essas crises tão complexas, das guerras que as provocaram e que d'ellas resultaram, e das enormes despezas militares que exigiu a sua unificação, a Italia foi obrigada a apertos financeiros e a encargos tributarios como nenhum paiz os supportou mais angustiosos e mais pesados nos modernos tempos. E, todavia, no meio d'essas angustias, e opprimida por esses gravames, nunca deixou de lutar afincadamente pelo alargamento da sua rede de caminhos de ferro, comprehendendo que estava n'elle um dos principaes senão o principal agente da sua restauração economica e commercial. Assenta em frageis bases a independencia politica de um povo, se não tem para apoio a sua independencia economica. Os que hoje invocam a Italia como um dos modelos que convem imitar no renascimento de forças productoras, não podem, para ser justos, desconhecer a influencia dos meios, com que esse paiz chegou aos resultados, que hoje a todos maravillham.

Se decompozermos em periodos decenaes o mappa do desenvolvimento ferro-viario da Italia achamos o seguinte:

ITALIA

Annos	Rede explorada — Kilometros	Media por anno
1849	553	54,5
1839	8	
1859	2:068	151,5
1849	553	
1869	5:896	382,8
1859	2:068	
1879	8:328	243,2
1869	5:896	
1886	11:388	439,1
1879	8:328	

A leitura d'este mappa mostra, que é depois de consolidada a unificação politica da Italia, que a media annual do desenvolvimento das suas linhas ferreas se apresenta mais forte. Por tão eloquente temos este exemplo, que julgamos desnecessario alargamo-nos em commentarios.

O nosso paiz não tem ficado estacionario na construcção de caminhos de ferro; mas se é certo que em relação á rede principal pouco ha a construir, não é menos certo que, a respeito da rede complementar, temos quasi tudo ainda por fazer.

O mappa, que damos em seguida, serve para se apreciar a importancia da rede ferro-viaria de cada um dos paizes em relação á população e superficie de cada um d'elles.

Paizes	Area — Kilometros quadrados	População	Densidade da população — Numero de habitantes por kilometro quadrado	Caminhos de ferro — (Metros)		
				Em exploração em 1885	Percentagem por kilometro quadrado	Percentagem por 1:000 habitantes
Allemanha	540:514	46.855:704	86,69	37.535:000	69,44	801,08
Austria	622:560	37.741:413	60,62	22.613:000	36,32	599,16
Belgica	29:455,39	5.784:958	196,40	4.410:000	149,72	762,32
Dinamarca	38:208	1.969:454	51,55	1.942:000	50,83	986,06
França	528:855	38.218:903	53,36	32.491:000	61,44	850,13
Hespanha	507:045	16.902:621	33,33	9.485:000	18,11	543,41
Hollanda	32:841	4.336:012	132,03	2.800:000	85,26	645,75
Inglaterra	314:628	35.241:482	112,01	30.983:000	98,47	879,16
Italia	296:328	29.699:785	100,23	10.561:000	35,64	355,59
Russia e Finlandia	21.702:230	100.372:562	4,62	26.483:000	1,22	263,85
Suecia e Noruega	760:618	6.596:269	8,67	6.892:000	9,06	1:044,83
Suissa	41:418	2.846:104	68,72	2.797:000	67,53	982,75
Portugal	88:954,27	4.160:315	46,77	1.519:000	17,08	365,12

A leitura d'este mappa deve valer para nós como a melhor das demonstrações. Vê-se que, em relação á superfície, temos abaixo de nós só a Rússia e a Suecia. As condições geographicas d'estes dois paizes corrigem por tal fórma esta indicação, que ella não pôde em nada servir-nos; e bastará notar que, em relação á população, é precisamente a Suecia a que apresenta uma percentagem mais rica entre todas as nações.

Em relação á população só temos abaixo de nós a Rússia e a Italia que se nos approxima sensivelmente; mas a Rússia, pela diversidade das suas condições, não pôde servir de confronto, e a Italia leva-nos tão grande superioridade na percentagem por população, que tambem não podemos commentar em nosso proveito estas indicações.

D'onde concluimos que estamos abaixo de todas as nações, que citámos, no tocante a movimento ferro-viário. A nossa vizinha Hespanha é-nos superior em percentagem tanto a respeito da população como da área territorial. E esta superioridade accentua-se pelas linhas projectadas e auctorizadas.

Estes algarismos demonstram, sem possibilidade de impugnação fundada, que não podemos parar. É necessario proseguir no desenvolvimento da nossa rede ferro-viaria para não accentuarmos ainda mais desfavoravelmente a nossa inferioridade. E quem n'este ponto diz inferioridade, diz enfraquecimento do commercio e das indústrias, decadencia da agricultura e definhamento da riqueza nacional. Um caminho de ferro não é um artigo de luxo ou simplesmente de commodidade; é essencialmente um instrumento de trabalho.

Das linhas ferreas, cuja construcção propomos, tres representam o acabamento ou complemento das linhas já construídas. São ellas a linha ferrea de Mirandella a Bragança, prolongamento da linha de Foz Tua a Mirandella; as linhas de Chaves ao Douro e a Braga, complementos da linha do Bougado a Guimarães; e a linha de Mangualde a Recarei, complemento do ramal de Santa Comba Dão a Vizeu. As palavras *rede* e *circulação*, com que de linguagem universal se caracteriza o movimento dos caminhos de ferro, mostram que estes carecem de ser ligados entre si, sem soluções de continuidade, as quaes só são permittidas nas extremidades, e accidentalmente, porque ali mesmo a ligação deve vir a effectuar-se pelas chamadas linhas fronteiriças.

Um lance de olhos pela carta geral dos caminhos de ferro da Europa comprova, pela simples inspecção occular, o que n'este ponto por si diz a boa razão. Não ha, não deve haver, linhas ferreas que sejam malhas soltas, malhas perdidas de uma rede, a qual, para ser perfeita, carece de estar ligada em todas as suas diferentes partes. E isto basta para mostrar que a linha ferrea de Foz Tua a Mirandella não pôde terminar em Mirandella; que a linha de Santa Comba a Vizeu não pôde terminar em Vizeu; que a linha ferrea do Bougado a Guimarães não pôde terminar em Guimarães. É necessario fechar e completar a rede. A esse fim visam os artigos 1.º, 3.º e 4.º da proposta de lei, que temos a honra de sujeitar ao vosso exame.

O artigo 2.º trata da construcção de uma linha ferrea, que, seguindo o valle do Corgo e atravessando para a Beira, virá a exercer n'esta provincia as funções de linha fronteiriça, ligando pela Beira Alta a provincia de Trás os Montes com a Beira Baixa. Esta linha serve povoações importantes, e que estão destinadas a um prospero futuro, desde que possam gosar do beneficio da viação accelerada. Por isso a incluímos n'esta proposta a par das outras, que são complemento de linhas já decretadas.

A primeira parte d'esta linha ferrea interessa mais directamente ao districto de Villa Real, que atravessa de um a outro extremo. Villa Real e Bragança são, no continente, as duas unicas capitães do districto, que ainda não tem caminhos de ferro, construídos ou em construcção. Pertencem ellas a essa formosa provincia de Trás os Montes, que é tão rica em productos do solo, como notavel pela fidelidade e lealdade dos seus habitantes á causa publica. Sofrendo os rigores de flagellos repetidos, e sujeitando-se, não obstante, sem reluctancias nem protestos, aos sacrificios, que a patria por igual exige de todos os seus filhos, a provincia de Trás os Montes não tem sido contemplada com egualdade correspondente na repartição dos beneficios materiaes. Não se pôde protrahir por mais tempo esta concessão, porque a demora se converteria n'uma odiosa iniquidade. Assim o pede a justiça. Assim o pede tambem a boa administração; porque aquelles districtos vêem agonizante a agricultura, que é a sua principal riqueza, pela falta de vias de comunicação que os ponham em contacto rapido com os grandes centros commerciaes. É preciso, por meio de caminhos de ferro, alargar, por um lado, a area da produção agricola d'aquelles districtos, e valorisar-lhe os fructos, e por outro lado baratear-lhes o custo dos generos necessarios á sustentação da vida, que alli entram por importação das outras provincias do reino ou do estrangeiro. É simultaneamente um problema de produção e consumo o que os caminhos de ferro geralmente resolvem, e que nos dois districtos trasmontanos assumiu um caracter agudo, que reclama prompta satisfação e remedio.

O regimen, que o governo propõe para a construcção e exploração d'estas linhas ferreas, é o da garantia do juro, já adoptado para as ultimas linhas mandadas construir no nosso paiz. Não desconhece o governo os inconvenientes d'este systema, sendo o principal d'elles o não interessar vivamente as respectivas empresas na melhoria e alargamento da exploração. Mas as razões da ordem financeira, que entre nós, e nos paizes estrangeiros, têm feito prevalecer esse systema, obrigam ainda o governo a não se afastar d'elle. As regras, que suc-

cessivamente se vão apurando e estabelecendo para uma fiscalisação rigorosa permittem attenuar, n'uma grande parte, o alcance d'aquelles inconvenientes.

Para a construcção das linhas ferreas, a que se referem os artigos 1.º, 3.º e 4.º, e que são prolongamento ou complemento de linhas já construídas ou em construcção, propõe o governo dois systemas diferentes. Estabelecendo para todas ellas o concurso, que é o regulador dos encargos para o estado, admittendo para as linhas de Braga e Guimarães a Chaves e ao Douro, e para a linha de Mirandella a Bragança, respectivamente em favor da empresa do Bougado a Guimarães e da companhia de Foz Tua a Mirandella, o direito de preferir em concurso pelo menor preço offerecido, direito analogo ao *tanteo*, que a Hespanha tem como disposição geral na sua legislação. As razões são obvias.

É hoje principio corrente entre todos os que escrevem sobre explorações de caminhos de ferro a conveniencia de não fraccionar por diferentes companhias a linha ou a rede, que serve uma só e mesma zona. O fraccionamento e a divisão podem levar a taes embaraços e complicações, que cheguem a quasi annullar, sob o ponto de vista da rapidez e economia dos transportes, os beneficios da viação accelerada. Não vale a pena insistir n'este ponto, por ser principio corrente entre todos os escriptores, que tratam do assumpto, e já confessado e reconhecido por vultos eminentes de todos os partidos da nossa terra. Se a concentração das diferentes zonas n'uma só companhia pôde ter inconvenientes graves, não os têm menores, posto que de outra ordem, o fraccionamento da mesma linha ou rede.

As razões, que levam o governo a propôr o prolongamento e complemento das linhas de Foz Tua a Mirandella, e do Bougado a Chaves e ao Douro, são as mesmas, que o levam a propôr o direito de preferencia, em concurso, para as empresas, que já têm a exploração dos troncos d'essas linhas. E ainda para a actual empresa do Bougado, que pelo decreto da concessão ficou obrigada á liquidação dos encargos da empresa anterior, milita uma razão especial de preferencia, como meio de liquidar esses encargos pelo modo mais satisfatorio para as necessidades do credito publico. A preferencia não destroe as condições de igualdade do concurso, e apenas assegura a probabilidade de haver um determinado concorrente; mas essa probabilidade, embora não se consignasse na lei, proviria com igual força dos factos, o que, nem mesmo sob esse restricto ponto de vista, modifica sensivelmente as cousas.

O direito de preferencia a pouco mais corresponde, em ultima analyse, do que á suppressão da licitação verbal, estabelecida nos nossos regulamentos de empreitadas, entre concorrentes, que offereçam a mesma proposta. O concurso fica sempre livre, como regulador dos encargos para o estado. A altissima conveniencia de concentrar nas mesmas mãos os diferentes troços de uma só e mesma linha ou rede, por demais justificam esta modificação, que o governo vos propõe.

Não a propõe o governo para a linha ferrea, a que se refere o artigo 4.º, embora á companhia nacional, que tambem tem a exploração da linha de Foz Tua a Mirandella, pertença a construcção e a exploração do ramal de Santa Comba Dão a Vizeu por aquella linha ferrea pôde ter um movimento completamente independente, pelos seus dois extremos. Se a linha ferrea partisse de Vizeu, o governo proporia tambem o direito de preferencia para aquella companhia; mas, partindo de Mangualde, ella prende-se por um e outro lado a duas linhas ferreas de primeira ordem, no sentido da melhor orientação do seu trafego, o que basta para lhe assegurar uma circulação autonómica. E desde que assim é, a preferencia não tinha por si razão bastante, que a justificasse.

As linhas, de que trata esta proposta de lei, deverão ser construídas em via reduzida. Esse padrao é sufficiente e deverá ser adoptado para toda a rede complementar, com excepção da linha do Pocinho a Miranda do Douro, para ligar com Zamora, quando venha a construir-se por accordo com o governo hespanhol, e de uma a outra ligação, que haja de fazer-se na rede principal. Não ha necessidade de se adoptar para a rede complementar o padrao de via larga, que entre nós é até superior em largura ao adoptado em França e na maior parte dos paizes da Europa, porque esse typo de linhas ferreas custa excessivamente caro, especialmente em terrenos accidentados, pelas condições technicas, a que tem de satisfazer. N'algumas partes, como por exemplo na secção da linha do Corgo, entre Villa Real e Regua, seria até absolutamente inapplicavel pela natureza do terreno.

Notaremos, de passagem, que as linhas projectadas estão traçadas de modo a fazerem convergir sobre a cidade do Porto, como centro commercial, e sobre as linhas do Minho e Douro, como principal arteria de circulação, o seu movimento de trafego. Por este proposito expresso foram inspirados estes traçados. Fortalecer aquella rede do estado, assegurar-lhe a sua independencia, e fortalecer tambem o movimento commercial da segunda cidade do reino foi o pensamento superior, que o governo teve em mente, ao determinar a coordenação da rede complementar ao norte do Mondego, tal como d'ella vos apresenta a parte mais urgente.

Não propõe aqui o governo, especificadamente, os meios financeiros para occorrer aos encargos da construcção d'estas linhas ferreas, para não complicar questões que, embora presas a um fim commum, tem uma area de apreciação differente. O governo limita-se a consignar o seu proposito de fazer crear receitas especiaes para este fim. As propostas de lei a respeito do novo regimen tributario para os cereaes e

para o alcool devem produzir mais do que o sufficiente para satisfazer aquelles encargos, porque não é licito suppôr que a garantia do juro tenha de ficar inteiramente a descoberto, e em todas essas linhas. E como esses encargos só d'aqui a alguns annos começarão a pesar sobre o thesouro, não ha inconveniente, em que esta proposta de lei seja discutida antes, e em separado d'aquellas propostas financeiras, ou de quaesquer outras, com que a vossa sabedoria julgue dever occorrer ao fim, que se tem em vista, mas que, em qualquer caso, deve ser o de crear receitas especiaes, que cubram estes encargos.

Senhores:—O governo tem confiança no futuro do paiz e no desenvolvimento da sua riqueza. Não podemos parar, para não aggravar as nossas condições de inferioridade; e as circumstancias tanto internas como externas, são propicias para nos abalançarmos a este commettimento, que em nada exaggera os rasoaveis impulsos do fomento material, como pelo estado da nossa situação commercial, industrial e agricola, e pelos exemplos das outras nações se evidencia. Cooperando todos, fóra de preocupações partidarias, na realisação d'estes melhoramentos, trabalharemos pelo engrandecimento e emancipação economica da nossa querida patria, que a todos nos tem por filhos.

Ministerio das obras publicas, commercio e industria, em 1 de junho de 1888.—*Mariano Cyrillo de Carvalho—Emygdio Julio Navarro.*

**TARIFAS DO CAMINHO DE FERRO**

Continuamos com este numero a distribuição, como annexos, das novas tarifas das linhas do sul e sueste a saber:

*Especial n.º 11 — Materiaes de construcção*

E' a reforma da que já existia com o mesmo numero.

Os seus preços e condições não variaram, tendo esta reforma unicamente por fim separar para a tarifa n.º 14 (da qual abaixo nos occupamos) os adubos, cal, enxofre, gesso e carvão.

*Especial n.º 14 — Adubos, correctivos, machinas agricolas e carrão mineral*

Estas mercadorias eram incluídas na tarifa 11 aos preços de 11 réis umas, e 9 réis outras, por tonelada e kilometro.

Agora ficam reduzidos os typos, para as materias primas e fabricadas, taes como gesso, cal, sangue, cinzas, phosphatos, adubos chimicos, bagaço d'azeitona etc. a 5 réis por tonelada e kilometro, isto é, a reduccão foi de quasi 50 0/0, havendo, além d'isso, a vantagem do minimum de peso para a applicação d'esta taxa ter sido modificado de 7000 a 1000 kilogrammas, o que permite que as pequenas remessas gosem d'estes preços reduzidos.

Pelos mesmos preços, só com a differença do minimum de peso ser de 7000 kilogrammas, é taxado o carvão mineral, dando assim facilidade a que as industrias localizadas nas zonas servidas por estas linhas se abasteçam de carvão estrangeiro que vem ao porto de Lisboa, concessão de grande vantagem para o desenvolvimento d'essas industrias.

As machinas e instrumentos agricolas, sempre que o seu peso seja de 200 kilogrammas (e raras são as que não attingem este peso) gosam da reduccão de 50 0/0 no preço do transporte.

Os acidos ficam pagando por esta tarifa, 13 ou 12 réis por kilometro.

Para maior economia, as taras dos acidos materias primas, adubos etc. são devolvidas gratis á estação d'origem dentro do praso de 30 dias.

Além d'estas vantagens ha ainda a izenção de direitos de evoluções e manobras, 140 réis por tonelada, nas remessas taxadas por esta tarifa.

Finalmente, e para darmos uma idéa da enorme reduccão de preços que esta tarifa representa em relação aos que anteriormente vigoravam, mesmo por tarifa especial, compararemos o custo do transporte de uma to-

nelada de acidos, como exemplo, do Barreiro a Caesevel.

Pagava pela tarifa geral, 1.ª classe.

Transporte 200 kilometros a 30,33 ...	67066
Despezas accessorias.....	300
Total réis.....	67366

Paga actualmente.

Transporte 200 kilometros a 12 réis..	27400
Despezas accessorias.....	140
Total réis.....	27540
Differença.....	37826

ou seja uma reduccão de 60 por cento.

Com o numero 8 distribuiremos a tarifa especial n.º 15 para o transporte de sal.

*Tarifa especial C. A. n.º 1 — bilhetes de ida e volta*

Esta tarifa, ampliação da que já vigorava na linha de Cintra e Torres, estabelece preços de ida e volta não só da estação de Alcantara como da do Caes dos Soldados.

O praso de validade que era de 1 dia e só de dois para os percursos de mais de 50 kilometros, foi alargado a 3, 4, 5 e 6 dias com grande vantagem para o publico.

Uma outra explicação podemos dar, sobre ella, que não vem incluída nas suas condições mas que sabemos é adoptada pela companhia:

Os passageiros que á ida partirem de ou para a estação do Caes dos soldados podem á volta seguir para Alcantara ou desde esta estação, sem augmento de preço.

Os que fizerem o contrario, isto é; indo por Alcantara e voltando pelo Caes dos Soldados, teem que pagar a mais o percurso entre esta estação e Bemfica, ou seja 250 em 1.ª classe, 200 em 2.ª ou 140 em 3.ª

**COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA-ALTA**

*Assembléa geral dos accionistas em Lisboa em 21 d'abril de 1888*

(Continuado do n.º 6)

**PARECER DO CONSELHO FISCAL**

Senhores: Em virtude da lei e dos estatutos, o vosso conselho fiscal procedeu á verificação do balanço e contas do exercicio de 1887, apresentadas pelo conselho d'administração á assembléa geral.

A exploração, deduzidos o imposto sobre o transporte, peagem á companhia do norte, etc., produziu uma receita total de Réis..... 311:0307058

Ou seja uma diminuição de 1:3217596 rs. sobre o precedente exercicio.

As despezas comprehendendo a renovação da linha por 21:9537066 réis, elevaram-se a..... Réis 165:3487840

Ou seja menos 1:8317289 réis do que no anno anterior.

O excedente das receitas de exploração é, portanto, de..... " 145:6817216

Ha pois um pequeno augmento de..... " 5097694

O conselho de administração no seu relatorio, já vos expoz as causas que determinaram esta paragem no desenvolvimento das vossas receitas.

Estes resultados, comtudo, permitem completar o pagamento do coupon n.º 12 das obrigações da vossa companhia, ou sejam

réis 1:116; tendo sido paga uma prestação de 180 réis em dezembro de 1886. Duas prestações no total de 900 réis foram pagas durante o exercício; o saldo, de 216 réis, será pago em junho próximo. Depois d'este pagamento e do de todos os direitos fiscaes, existirá para fazer face a despezas impre-

vistas uma somma de..... Réis 28:131:769

Resta-nos indicar-vos as diversas variantes do Balanço da vossa Sociedade:

#### ACTIVO

Primeira installação..... Réis 11.801:548:501

O augmento é de réis 5:437:608, resultante principalmente da construcção de um novo caes coberto, d'uma marquezta, habitações para os agentes de gares, collocação de novas vias, aquisição e installação do material para o aquecimento das carruagens.

Subvenção (saldo a receber)..... Réis 25:029:926

Esta conta não tem alteração.

Caixa e Bancos..... Réis 83:492:386

Este capitulo apresenta uma diminuição insignificante de réis 1:169:386. A egualdade dos productos da linha explica a pouca importancia d'esta variação.

Fornecimentos réis 63:206:551.—O augmento é de 5:379:399 réis provenientes, das provisões do serviço da via que foram de réis 13:504:267 em lugar de réis 5:687:386, no anno anterior, e d'uma diminuição réis 2:900:874 sobre o stock dos combustiveis.

Conta de devedores réis 93:839:220.— Houve um augmento de réis 7:151:068. A conta de devedores divide-se em duas partes:

1.ª A conta de devedores propriamente dita elevando se a réis 15:719:563 e representando creditos sobre as companhias vizinhas e administrações publicas.

2.ª A conta de devedores representando as operações effectuadas por escripto mas ainda não definitivamente realisadas.

O augmento é quasi exclusivamente sobre a primeira parte visto que os saldos em debito pelas administrações publicas excedem réis 5:325:553 as do anno anterior.

Direitos fiscaes sobre as acções em França réis 1:932:738.—O augmento de réis 90:000 representa os impostos pagos em França sobre as acções durante o exercicio.

Saldo de insufficiencias de productos liquidos pelo pagamento dos coupons d'obrigações 1.104:455:653.— Este anno, esta conta augmentou réis 160:154:012, differença entre o encargo dos coupons, vencidos em 30 de junho e 31 de dezembro de 1887 e os productos d'exploração augmentados com o liquido não distribuido da conta «Exploração» que figurava no passivo, sobre a rubrica differenças sobre exercicios anteriores, pela somma de réis 28:248:894.

O saldo de contas «insufficiencias» representa pois exactamente a differença entre os productos da linha e os encargos da companhia desde a sua abertura á exploração.

#### PASSIVO

As contas

Capital..... réis 1.800:000:000  
Obrigações..... " 5.450:265:000  
Subvenção do Estado..... " 4.650:764:220

Não tem alteração.

Imposto sobre o trafego réis 27.525:758.—Diminuiu 9:073:566 réis em virtude do pagamento a o thesouro dos impostos percebidos por sua conta em 1884 e 1885. O saldo representa o imposto percebido pelos annos de 1886 e 1887.

Conta de credores 256:906:425.—Este capitulo apresenta um augmento de réis 5:971:237.

A conta de credores, bem com a de devedores é dividida em duas partes:

1.ª A conta de credores, propriamente dita, que se eleva a réis 161:919:162 e representa á excepção de réis 610:000, o total do credito aberto á nossa companhia pelo Sociedade Financieira de Paris pelo pagamento do coupon d'obrigações a vencer desde 30 de junho de 1883.

Em consequencia do não pagamento de coupons, esta conta augmentou este anno de réis 3:597:165.

2.ª As contas de credores d'ordem representando operações effectuadas por escripto mas ainda não realisadas.

O augmento d'esta conta é principalmente devido ás despezas de dezembro a pagar em janeiro muito superiores ás do anno anterior em igual periodo.

Coupons d'obrigações réis 988:043:572.—O augmento é de réis 206:399:278. Representa a differença entre o total dos coupons 17 e 18 vencidos no correr do exercicio, e o total das prestações pagas sobre o coupon n.º 12.

Resto sobre exercicios anteriores.—Esta conta desapareceu

em consequencia da regularisação da conta «insufficiencias» que já explicamos precedentemente.

Não temos, senhores, nenhuma observação a fazer nem sobre o balanço, nem sobre as contas que vos foram apresentadas, e por tanto propomos que as aproveis.

#### RESOLUÇÕES

##### Primeira resolução

A assembléa geral depois de ter ouvido a oppinião emittida pelo conselho fiscal, approva o relatório, balanço e contas do exercicio de 1887 (9.º exercicio) taes como lhe foram apresentadas pelo conselho d'administração.

##### Segunda resolução

A assembléa geral reeleje administradores:

Os senhores Barão Gustavo Bussierre  
Duranjel  
Mendia  
Vilhena.

##### Terceira resolução

A assembléa geral conforme o artigo 38 dos estatutos nomeia membros effectivos do conselho fiscal para o exercicio de 1888:

Os senhores Gustavo Fourchault  
Pedro Lerbi  
Marcel François

E membros supplentes:

Os senhores Paulo Guillemant  
Eduardo Delange.

#### BALANÇO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1887

##### Activo

Primeira installação.....	réis 11.801:548:501
Subvenção do estado.....	" 25:029:929
Caixas e bancos.....	" 83:492:386
Provisões.....	" 63:206:551
Contas de devedores.....	" 93:839:220
Direitos fiscaes sobre as acções em França.....	" 1:932:738
Saldo de insufficiencias dos productos liquidos pelo pagamento dos coupons d'obrigações.....	" 1.104:455:653
	<u>13.173:504:975</u>

##### Passivo

Capital.....	réis 1.800:000:000
Obrigações.....	" 5.450:265:000
Subvenção do estado.....	" 4.650:764:220
Imposto sobre o trafego.....	" 27:525:758
Conta de credores.....	" 256:906:425
Coupons d'obrigações (imposto pago deduzido).....	" 988:043:572
	<u>13.173:504:975</u>

#### OS TRAMWAYS NA AMERICA

Diz o *Railway News*:

«O desenvolvimento das linhas de tramways nos Estados-Unidos e no Canadá, tem sido importantissimo n'estes ultimos tempos tendo-se elevado em 1887 a extensão total das linhas a 1198 milhas. O numero de linhas novas projectadas para o corrente anno é de 1121, cujo custo está calculado em 9.738:000 dollars. O numero de carros a comprar é de 2634 que custarão 1.854:000 dollars.

As linhas exigirão 21.570 cavallos que custarão 1.799:200 dollars. No ultimo anno os melhoramentos, comprehendendo as cavallariças elevaram-se a 3.601:000 dollars, e os d'estes anno estão avaliados em 15.331:000 dollars. Estudam-se com interesse varios projectos para substituir a tracção animal, pela tracção electrica e de cabo.

#### LADRILHOS MOSAICOS

Do sr. Pinto de Magalhães recebemos e agradecemos um elegante cartão de desenhos a côres dos ladrilhos mosaicos da sua fabrica que está trabalhando com uma grande perfeição n'este genero.

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

BOLSAS	Maior cotação desde 1 de Janeiro	DIAS													
		1	2	4	5	6	7	9	11	12	14	15	—	—	—
<b>De Lisboa</b>															
Acc. C. R. Port...	118.000	117.000	117.000	117.200	117.500	117.500	117.500	117.500	117.000	117.500	117.500	..	..	..	..
» Beira Alta...	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
» C. Nacional..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
» Carris Lisboa	64.200	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
» Asc. Mechan.	30.500	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Obrig. C. R. Port.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
» Beira Alta..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
» C. Nacional	85.800	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	86.000	..	..	..
» Atr. Africa.	85.000	..	..	..	..	..	..	..	..	84.700	84.600	..	..	..	..
<b>De Paris</b>															
Acc. C. R. Port...	660	..	..	653,75	653,75	655	660	650	655	650	655	655	..	..	..
» Beira Alta...	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
» M. C. P. ....	210	..	205	205	210	210	208	210	210	205	208,75	..	..	..	..
» Norte Hesp..	305	281,25	281,25	280	285	285	282,50	..	285	285	280,25	288,75	..	..	..
» M. Z. A. ....	267	266,25	266,25	267,50	267,50	267,50	260	..	..	..	258,75	258,75	..	..	..
» Andaluzes...	322	298,75	298,75	298,75	..	297,50	295	..	..	..	..	..	..	..	..
» Lombardos..	187,50	173,75	173,75	178	172,50	170	171,25	..	173,75	..	170	170	..	..	..
Obrig. C. R. Port.	360	357	357	354,50	357	355,75	354,50	356,50	360	356,25	360	360	..	..	..
» M. C. P. ...	332,50	333,75	332,50	331,50	332	..	332	332,50	331	..	333,75	..	..	..	..
» N. H., 1.ª s.	385	369	369	369	368	368,75	318,75	..	368,75	368,75	..	..	..	..	..

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			
<b>PORTUGAL</b>														
	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Companhia Real	Leste e Norte	21 27 Maio	506	40.000:000	96:837	506	48.300:000	96:403	200:000	434	..	..	951800000	913.960.000
		28 3 Junho	..	43.700:000	86:363	..	45.000:000	88:932	..	..	1.300:000	2:569	995500000	958.960.000
		21 27 Maio	72	960:000	13:333	72	980:000	13:611	..	..	20:000	278	170300000	25.740.000
	Ramal de Cac.	28 3 Junho	..	1.140:000	15:833	..	1.200:000	16:666	..	..	60:000	833	181700000	26.940.000
		21 27 Maio	2	140:000	70:000	2	160:000	80:000	..	..	20:000	10:000	30800000	2.910.000
	» » Coim.	28 3 Junho	..	140:000	70:000	..	170:000	85:000	..	..	30:000	15:000	32200000	3.080.000
		21 27 Maio	74	5.725:000	77:378	28	3.200:760	117:527	2.434:240	..	..	40:149	79702580	22.143.630
	Cintra-Torres	28 3 Junho	..	5.409:000	73:095	..	2.673:260	95:493	2.735:740	..	..	22:378	85111580	24.816.890
		21 27 Maio	97	1.730:000	16:804	..	..	..	..	..	..	..	28844140	..
	Tor.ª F. Alf.ª	28 3 Junho	..	1.740:000	17:835	..	..	..	..	..	..	..	30584140	..
	21 27 Maio	8	480:000	60:000	..	..	..	..	..	..	..	4800000	..	
Cintura .....	28 3 Junho	..	400:000	50:000	..	..	..	..	..	..	..	8800000	..	
	13 19 Maio	335	10.238:085	30:561	335	9.400:120	28:060	837:965	2:501	..	..	171448015	192.981.295	
Sul e Sueste ...	20 26 "	..	9.803:030	29:263	..	9.051:570	27:019	751:460	2:244	..	..	172199475	202.032.865	
	15 21 Abril	145	7.519:176	51:856	145	7.315:676	50:452	204:500	1:494	..	..	103217715	99.482.641	
Minho .....	22 28 "	..	7.297:261	50:325	..	7.361:103	50:766	..	..	63:842	441	110514976	106.843.744	
	13 21 "	200	8.422:608	42:123	172	7.094:652	41:247	1.327:956	876	..	..	114606746	110.459.030	
Douro .....	22 28 "	..	7.388:243	36:941	..	6.946:715	40:307	441:528	..	..	3:446	121094989	117.405.745	
	11 20 Maio	253	5.101:060	2:880	253	4.467:378	2:523	633:682	357	..	..	116739571	103.476.216	
Beira-Alta .....	21 27 "	..	4.200:273	2:372	..	4.687:044	2:647	..	..	486:771	275	120939844	108.163.260	
Porto á Povoaa ..	16 30 Abril	57	2.002:590	35:133	57	2.315:110	40:615	..	..	313:480	5:482	17206201	18.481.756	
	6 12 Maio	34	984:380	28:952	33	934:655	28:322	49:725	630	..	..	15313590	12.897.130	
Guimarães .....	13 19 "	..	1.032:725	30:374	..	1.010:095	30:608	22:630	..	..	234	16346315	13.907.225	
<b>HESPAÑHA</b>														
			Pesetas	Peset.ª		Pesetas	Peset.ª	Pesetas	Peset.ª	Pesetas	Peset.ª	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte .....	13 19 "	2743	1.213:384	447,24	2743	1.235:984	455,57	..	..	22:600	8,33	21.127.970	23.543.400	
	20 26 "	..	1.178:568	434,05	..	1.160:432	427,75	18:136	6,32	..	..	22.307.138	24.703.833	
Alicante .....	13 19 "	2672	1.114:293	417,02	2672	1.107:767	414,58	6:526	2,44	..	..	18.721.750	19.769.655	
	20 26 "	..	946:255	354,13	..	998:841	373,86	..	..	52:586	19,73	19.668.005	20.768.496	
Andaluzes .....	11 20 "	793	220:546	278,11	793	211:607	266,84	8:939	11,27	..	..	4.180.275	4.326.722	
	20 26 "	429	64:258	149,78	429	63:925	149,01	602	0,77	..	..	1.129.153	1.138.790	
Madrid Cáceres.	27 2 Junho	..	80:609	187,89	..	82:881	193,19	..	..	2:272	5,30	1.209.763	1.221.671	

## A REDE SECUNDARIA DE CAMINHOS DE FERRO DE HESPAHIA

Desde o segundo terço d'este seculo, realisou-se socegadamente uma prodigiosa transformação, na vida dos povos civilizados pela industria de caminhos de ferro, cuja utilidade e influencia social, cresceu de tal sorte até os nossos dias, que não podemos já conceber o seu desaparecimento, senão quebrando radicalmente as forças economicas e a riqueza dos mesmos.

Este extraordinario facto moderno, é o signal mais caracteristico não só do poder commercial, mas também do politico e militar das nações continentaes, cuja supremacia, com relação ás demais, é quasi mathematicamente proporcional á sua respectiva dotação ferroviaria.

Observa-se, com effeito, que a Allemanha com a Austria e Hungria reune 62:000 kilometros de caminhos de ferro em exploração com 13:000 locomotivas.

Em França, não ha senão 34:000 kilometros, servidos por 7:000 machinas; o que põe em evidencia a sua inferioridade perante a colligação guerreira ou economica das potencias allemãs, sem contar com que estas ultimas se dispõem a construir, em brevissimo prazo, uma extensa ramificação de caminhos de ferro extrategicos posto que de aproveitamento mercantil em tempo de paz.

Nem por sombras conjecturamos o que pôde resultar do encontro das duas nações rivaes; mas o que manifestaremos é a vossa firme convicção de que a victoriosa competencia industrial que a Allemanha tem feito á França, obedece em grande parte á superioridade de vias ferreas da primeira, tanto no desenvolvimento da sua sede como no aperfeiçoamento da sua exploração.

A comparação dos caminhos hespanhoes, que reu-nem apenas 9:500 kilometros de via e 1:500 locomotivas, com os caminhos de ferro allemãs e francezes, não pôde ser, pois menos lisongeira para o amor proprio nacional, e não tanto ainda pela exiguidade da nossa rede ferrea, como pela deficiencia, cada dia maior dos seus rendimentos, seja por effeito da crise agraria, seja pela competencia da America e Africa, seja, emfim, muito particularmente, pela insufficiencia de vias de commu-nicação transversaes, que alimentem as grandes arterias commerciaes.

A ampliação da rede actual com linhas economicas de via reduzida, a cujo rapido desenvolvimento tende o projecto de lei ultimamente submettido á approvação das côrtes pelo ministro das obras publicas, é em principio e em suas tendencias geraes uma obra digna de applauso ao mesmo tempo que um pensamento patriotico, no emtanto tem difficuldades para as empresas exploradoras, com cujo concurso não é dado contar, se não se melhorar o systema e valor intrinseco das garantias propostas, cuja insufficiencia vamos expôr.

O artigo 5.º do capitulo II do projecto de lei sobre os caminhos de ferro secundarios, auctoriza o governo a subvencionar-os de duas maneiras a saber:

1.º Permittindo o estabelecimento e uso de via ferrea sobre estradas ou outras obras publicas.

2.º Garantindo durante os dez primeiros annos de exploração o interesse annual de 5 % sobre o capital representativo do custo da construcção, que não poderá exceder 14:400:000 réis por kilometro.

Um periodico de indole benevola, considera estas concessões insufficientes para rehaver o capital, enquanto que outro, notoriamente affecto aos projectos de obras publicas, se declara por completo satisfeito com ellas; mas sem que nenhum d'elles justifique as suas oppostas opiniões, com dados verdadeiros.

Esta eterna questão de garantia, é sempre mais do dominio dos algarismos que das impressões geraes, e vamos demonstrar-o numericamente.

Estimamos que o grupo de caminhos de ferro secundarios, de mais interesse geral, se bem que menos remuneradores, e portanto credores da garantia projectada, alcançará em tempo que é dado prever, uns 2:000 kilometros de extensão e apenas 900:000 réis, termo médio, da receita kilometrica annual, já que algumas linhas da rede principal, como a de Madrid a Caceres e Portugal, por exemplo, talvez não cheguem a realisar no presente exercicio 1:260:000 réis por kilometro.

Como no systema de via redusida, se podem nivellar facilmente os gastos de installação com a potencia do trafego local, não julgamos affastar-nos muito da verdade, presumindo um gasto médio geral de 7:200:000 réis por kilometro para a primeira installação d'aquella parte da rede secundaria, *com garantia*, sempre que em uma boa parte da mesma se utilizem as estradas existentes.

Sendo então 14.400:000:000 réis o capital que approximadamente absorverá a construcção dos 2:000 kilometros de via economica, o interesse que o Estado auferiria de garantil-os durante os primeiros dez annos da exploração, seria de 720:000:000 réis; mas como não é muito esperar d'estes uns 2 % de interesse, isto é, um producto liquido de 288:000:000 réis annuaes, ficaria redusido a 432:000:000 réis o que o thesouro pagaria annualmente para completar os 5 % garantidos.

Total para responder pelos dez annos de garantia — 4.320:000:000 réis.

Em contrario, aquelle grupo garantido da rede secundaria, contrahiria com o Estado, a obrigação de satisfazer todos os impostos directos e indirectos, e de prestar todos os serviços gratuitos exigidos hoje ás grandes linhas subvencionadas, que dão ao thesouro um beneficio que varia entre 5:000:000 e 7:740:000 réis por kilometro explorado, segundo seja a intensidade do seu trafego. As linhas do Norte, Santander, Bilbao e Barcelona, com uma longitude de 1:771 kilometros, produziram ao Estado durante o periodo de 1880 a 1886, por quantidades cobradas, e economias realisadas, um médio annual de 1.440:000:000 réis, e pôde calcular-se que o producto seria de 1.620:000:000 réis nos 2:000 kilometros de rede secundaria, se os resultados d'esta fossem comparaveis com os da rede principal.

Evidentemente não o são; comtudo dada a paridade de certos gastos e a similhaça dos serviços que em beneficio do Estado hão-de assignalar ambas as rcdes, supponmos que os inherentes á secundaria, não baixariam da quarta parte dos obtidos n'aquella rede principal, em cujo caso estariam representadas por 465:000:000 réis annuaes, ou seja durante os dez annos de garantia 4.650:000:000 réis de utilidade para o Estado em troca dos 4.320:000:000 réis, que lhe custaria o serviço de garantia; de maneira que este, muito pouco ou nada viria a custar-lhe.

Não é mau negocio para o Estado, mas tem ainda muito a seu favor.

(Continúa).

## CHEQUES KILOMETRICOS

A administração dos caminhos de ferro do estado francez vae pôr em vigor uma nova tarifa especial de grande velocidade que innova um systema de bilhetes e livretes

kilometricos, destinados ás viagens circulatorias sem itinerario fixado de antemão.

As bases d'essa tarifa são:

1.º São entregues durante todo o anno, livros de cheques kilometricos e livretes kilometricos especiaes, permitindo effectuar a preços reduzidos, em 1.ª, 2.ª e 3.ª classe, viagens d'excursão sobre as linhas do estado, sem itinerario fixado d'antemão.

Os livros de cheques kilometricos para as viagens de excursão são validos durante dois mezes, comportam *percurso* ~~pareceres~~ totaes variando por fracções indivisiveis de 100 kilometros, a partir d'um minimo de 1:500 kilometros. Podem ser individuaes, isto é, validos para uma só pessoa, ou collectivos, isto é, validos para varias pessoas, viajando juntas.

Os preços dos livros individuaes obedecem ás reduções abaixo indicadas em relação com as bases iniciaes da tarifa geral para o transporte de passageiros:

25	por cento para	1:500 kilometros
26	»	» 1:600 »
27	»	» 1:700 »
28	»	» 1:800 »
29	»	» 1:900 »
30	»	» 2:000 »
30,5	»	» 2:100 »
31	»	» 2:200 »
31,5	»	» 2:300 »

e assim successivamente augmentando a taxa de redução por cento de 0,05 por 100 kilometros, de maneira a atingir 50 por cento para 6:000 kilometros. Acima de 6.000 kilometros, a taxa da redução fica invariavelmente fixada em 50 por cento. Os preços calculados com estas reduções são em seguida arredondados em francos, desprezando as fracções.

Mediante o pagamento de um simples direito de registro o<sup>tr</sup>, 10 os livros de cheques para excursão dão o direito ao transporte gratuito de 50 kilogrammas de bagagem para viajante acima de 7 annos e 20 kilogrammas por creança de 3 a 7 annos.

ERRATAS

Entre outros erros que nos escaparam na revisão do nosso ultimo numero precisamos notar dois mais importantes no relatorio da comp.<sup>a</sup> dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta pag. 87.

No 4.º periodo onde se lê:

D'uma parte o governo hespanhol *annunciava* o seu tratado do commercio de Portugal,

Deve ler-se *denunciava* etc.

Mais abaixo o periodo que se refere á *receita* e que diz:

A receita bruta elevou-se a 328:243~~7~~134 réis ou sejam 1:097~~7~~402 por kilometro explorado e por anno.

Deve ler-se.

A receita bruta elevou-se a 328:243~~7~~134 réis ou sejam 1:297~~7~~402 por kilometro explorado e por anno.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

COMPANHIA REAL  
DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Nos termos do art.º 32º dos estatutos, é convocada pelo conselho de administração a assembléa geral da companhia, para se reunir em sessão ordinaria, na es-

tação do caes dos Soldados, em Lisboa, no dia 30 de junho proximo futuro, ao meio dia.

ORDEM DO DIA

1.º apresentação das contas respectivas ao exercicio de 1887; do relatorio annual; e do parecer do conselho fiscal e votação das suas conclusões;

2.º renovação parcial dos conselhos de administração e fiscal nos termos do art.º 13º dos estatutos.

Os depositos das acções ao portador poderão effectuar-se nos termos do art.º 29º dos estatutos até ao dia 15 inclusivé, do mez de junho proximo futuro.

- Em Lisboa — na séde da companhia.
- » Paris — na «Sociedade Geral do Credito Industrial e Commercial», 72 Rue de la Victoire.
- » » — no Credito Lyonnais.
- » Londres — na dos banqueiros Glyn Mills Currie e C.<sup>a</sup>
- » Berlim — no Bank fur Handel & Industrie.

Lisboa, 21 de maio de 1888.

São prevenidos os srs. portadores de obrigações de 3 0/0 d'esta companhia de que o coupon n.º 55, com vencimento no dia 1.º de julho do corrente anno, será pago desde esse dia na razão de 7 francos e 25 centesimos, pela deducção de 25 centesimos de impostos estabelecidos em França, ficando alem d'isso sujeito ao imposto de rendimento em Portugal. Este pagamento effectuar-se-ha em Lisboa, na séde da companhia; em Paris na Societé générale de Credit Industriel et Commercial, 72 rue de la Victoire, e no Credit Lyonnais, Boulevard des Italiens 19, em Londres em casa dos banqueiros Glyn Mills Currie & C.<sup>a</sup>; em Lyon na Societé Lyonnaise de Depots et Comptes courants; em Bruxellas e Genova nas Caixas das succursaes do Banco de Paris e dos Paizes Baixos.

São prevenidos os srs. portadores de obrigações de 4 0/0 d'esta companhia, amortisadas em sessão publica do conselho de administração de 22 de março ultimo, de que a partir de 1 de julho proximo futuro lhes serão pagas na razão de fr.<sup>s</sup> 499,19 ou réis 89:854 cada uma, pela deducção de fr.<sup>s</sup> 0,81 por impostos em França.

São igualmente prevenidos os mesmos srs. que a partir do mesmo dia 1 de julho será pago o coupon n.º 2 na razão de fr.<sup>s</sup> 9,65 ou réis 1.737, sujeito ao imposto de rendimento em Portugal. Estes pagamentos effectuar-se-hão em Lisboa na séde da companhia; em Paris na Societé Générale de Credit Industriel et Commercial e no Credit Lyonnais; em Londres em casa dos banqueiros Glyn Mills Currie & C.<sup>a</sup>; em Lyon no Societé Lyonnaise; em Bruxellas e Genova nas Caixas das Succursaes do Banco de Paris e dos Paizes Baixos.

São prevenidos os srs. portadores de obrigações de 4 1/2 0/0 d'esta companhia, amortisadas em 22 de março ultimo em sessão publica do conselho de administração, de que a partir do 1.º de julho proximo futuro lhes são pagas as ditas obrigações pelo seu valor nominal.

São igualmente prevenidos os mesmos srs. que a partir do mesmo dia 1 de julho serão pagos os coupons

n.º 3, na razão de 45 e 9 marcos ou réis 10#125, e 2#025, respectivamente, segundo pertecerem á serie A ou B, sejeitos ao imposto de rendimento em Portugal.

Estes pagamentos realizar-se-hão em Lisboa na séde da Companhia, e em Berlim no Banco fur Handel & Industrie.

Lisboa, 1 de julho de 1888.

O ADMINISTRADOR DELEGADO

*Fontes Ganhado*

### Companhia Geral de Credito Predial Portuguez

Esta companhia, achando-se auctorizada pelo governo de Sua Magestade a emittir obrigações prediaes do novo typo de 4 1/2 0/0, annuncia ao publico que desde a presente data recebe propostas para emprestimos hypothecarios ao juro de 4 1/2 0/0, conforme a tabella de annuidades abaixo publicada.

Tabella das annuidades dos emprestimos hypothecarios, calculadas a juro de 4 1/2 0/0 para a quantia de 100.5000 réis, incluindo a amortisação e commissão, e para os prazos de 10 a 60 annos:

Annos	Annuidades	Annos	Annuidades	Annos	Annuidades	Annos	Annuidades
10	13#328,400	23	7#823,840	36	6#435,456	40	5#873,158
11	12#425,628	24	7#656,470	37	6#374,236	50	5#845,188
12	11#676,036	25	7#503,602	38	6#316,916	51	5#818,722
13	11#044,260	26	7#363,766	39	6#263,176	52	5#793,668
14	10#505,042	27	7#235,368	40	6#212,750	53	5#769,936
15	10#030,870	28	7#117,060	41	6#165,384	54	5#747,448
16	9#634,830	29	7#007,954	42	6#120,848	55	5#726,128
17	9#279,310	30	6#907,064	43	6#078,936	56	5#714,878
18	8#905,044	31	6#813,590	44	6#039,458	57	5#686,722
19	8#685,506	32	6#726,820	45	6#002,252	58	5#668,512
20	8#435,472	33	6#646,140	46	5#967,154	59	5#653,220
21	8#210,726	34	6#571,000	47	5#934,026	60	5#634,796
22	8#007,800	35	6#500,916	48	5#902,732		

Lisboa, 7 de maio de 1888.

O VICE-GOVERNADOR

*Lourenço Antonio de Carvalho.*

### SERVIÇO DOS CAMINHOS DE FERRO

#### COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

##### *Temporada de banhos de mar e aguas mineraes*

Serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos validos por 60 dias.—Primeiro dia de venda—10 de junho de 1888—Ultimo dia de venda—20 de outubro—Ultimo dia para regresso—31 de outubro de 1888.

Durante o praso indicado vendem bilhetes as estações: de Lisboa ou vice-versa, para as de Soure, Aveiro ou Estarreja, Espinho, Granja ou Porto, Braga, Barcellos, Vizella ou Povoia, Vianna ou Caldas de Aregos, Ancora, Caminha, Valença, Molledo e Regoa:—de Santarem, Torres Novas ou Entroncamento, para a Figueira da Foz, Cannas de Senhorim e as mesmas acima indicadas, excepto Soure;—de Abrantes a Chança, inclusivé para as ja citadas e Caldas da Rainha e Soure;—de Crato ou vice-versa, a Elvas e Peso a Marvão inclusivé para as mesmas e mais Lisboa;—de Payalvo e C. de Maçãs para as mesmas, excepto Lisboa, Caldas da Rainha Soure, Figueira da Foz e Cannas de Senhorim;—de Mealhada e Mogofores, para Lisboa:—de Espinho a Porto inclusivé para Lisboa, Caldas da Rainha e Soure.

Para mais esclarecimentos vejam-se os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 5 de junho de 1888.

O director da Companhia  
*Pedro Ignacio Lopes.*

##### Aviso ao publico

Desde 17 de junho corrente é aberta ao publico a parte da linha de Torres-Figueira-Alfarellos comprehendida entre as estações de Leiria e Figueira da Foz, ficando em vigor o serviço de comboios annunciado pelo cartaz horario D. 33 de 12 de maio findo.

O serviço no apeadeiro de Milagres só começará quando fôr devidamente annunciado ao publico.

Lisboa 9 de junho de 1888.

O DIRECTOR DA COMPANHIA  
*Pedro Ignacio Lopes*

# POZZOLANA DOS AÇORES

OU

## CIMENTO HYDRAULICO

# GERMANO SERRÃO ARNAUD

LISBOA—CAES DO SODRÉ, 84—1.º

Este material approvado por todos os distinctos engenheiros, tanto nacionaes como estrangeiros que o empregaram nos trabalhos que lhe foram confiados, é essencialmente util para todas as obras hydraulicas, taes como aqueductos, cannos, tanques, muralhas, poços, doka, caes, canaes, etc., etc., não só pela grande consistencia que dá nas argamaças onde é misturado, mas ainda pela apreciavel facilidade que a sua preza, mais demorada que a dos cimentos, dá para as differentes manipulações e exigencias do trabalho.

Está bem evidenciada a sua efficacia pelas obras do arsenal de marinha, da companhia das aguas, dos caminhos de ferro portuguezes, da alfandega do Porto, das barras da Figueira, e de S. João da Foz, das pontes em Abrantes e na Regoa, e de muitas outras de vulto onde está sendo empregado em vasta escala taes como aterro da Boa Vista em Lisboa, doka de Ponta Delgada, na ilha de S. Miguel, e encanamento do rio Alviella.

Os jazigos de pozzolana que exploramos na ilha de S. Miguel (Açores) permitem-nos fornecer este material em quaesquer proporções por maiores que sejam as exigencias dos pedidos, sendo 15 kilogrammas a quantidade minima para vendas.

EMPRESA  
DE  
**ANNUNCIOS**  
NOS  
**Caminhos**  
DE  
**FERRO**  
PRIVILEGIO EXCLUSIVO  
PARA  
**AFFIXAÇÃO**  
DE  
**ANNUNCIOS**

## AFFIXAÇÃO DE ANNUNCIOS

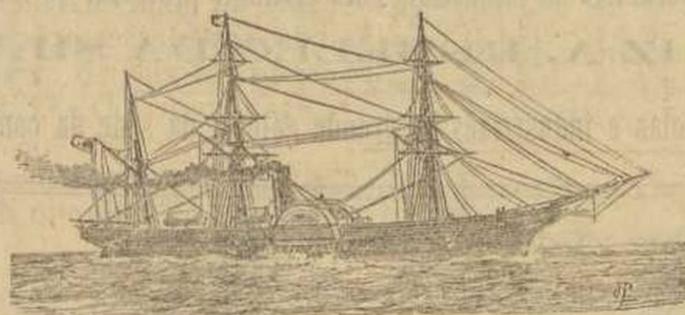
nas estações das linhas  
da Companhia Real dos Caminhos de  
Ferro Portuguezes, Beira Alta,  
Figueira, Sul e Sueste, nas  
linhas hespanholas de Madrid à Cáceres  
y à Portugal, Salamanca  
à la Fronteira Portuguesa, Medina  
del Campo à Salamanca e nas  
carruagens e estações da Companhia  
Carris de Ferro de Lisboa

AO TODO 220 ESTAÇÕES

### PREÇOS POR ANNO E POR ESTAÇÃO

50 por 50 centímetros .....	1\$000 réis
1 metro por 50 centímetros .....	1\$500 »
2 metros por 1 metro .....	2\$500 »

LISBOA — ROCIO — ARCO DO BANDEIRA, 229 — LISBOA



## Carreira regular de Vapores

entre

**LISBOA e BORDEUS**

Desservida pelos vapores

Kolga. ....	cap.	<i>Appelgren</i>
Corfitz Beckfriis. ....	»	<i>Khysell.</i>
Trelleborg. ....	»	<i>Pettersson</i>
Eustaf Tilberg. ....	»	<i>Axelsen</i>
Pollux. ....	»	<i>Westerberg</i>
Castor. ....	»	<i>Mastson</i>

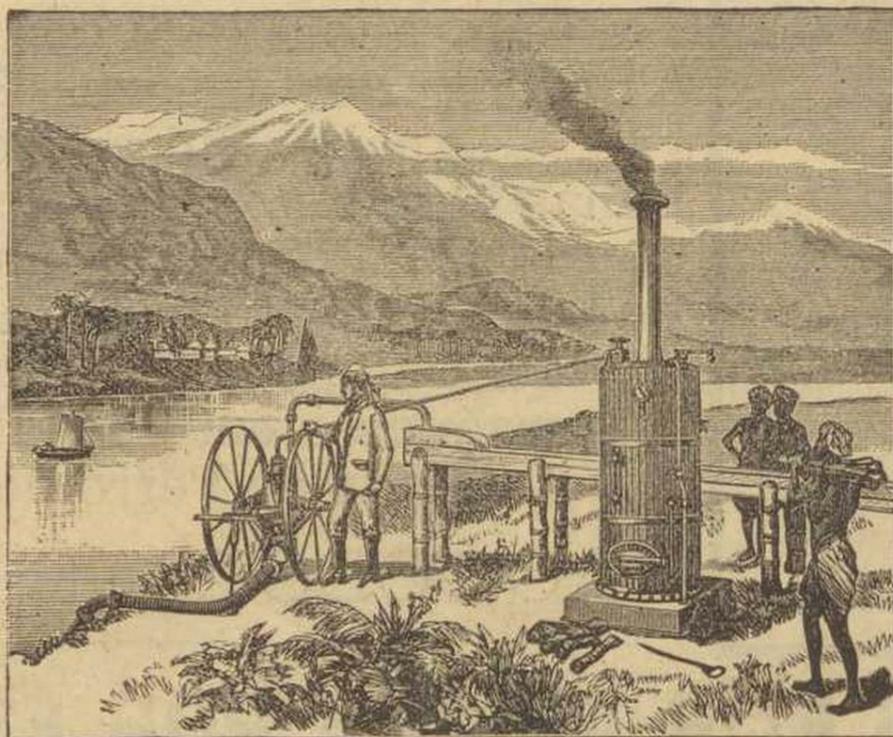
AGENTES

Prytz & C.<sup>a</sup> — BORDEUS

Henry Burnay & C.<sup>a</sup> — LISBOA

# 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

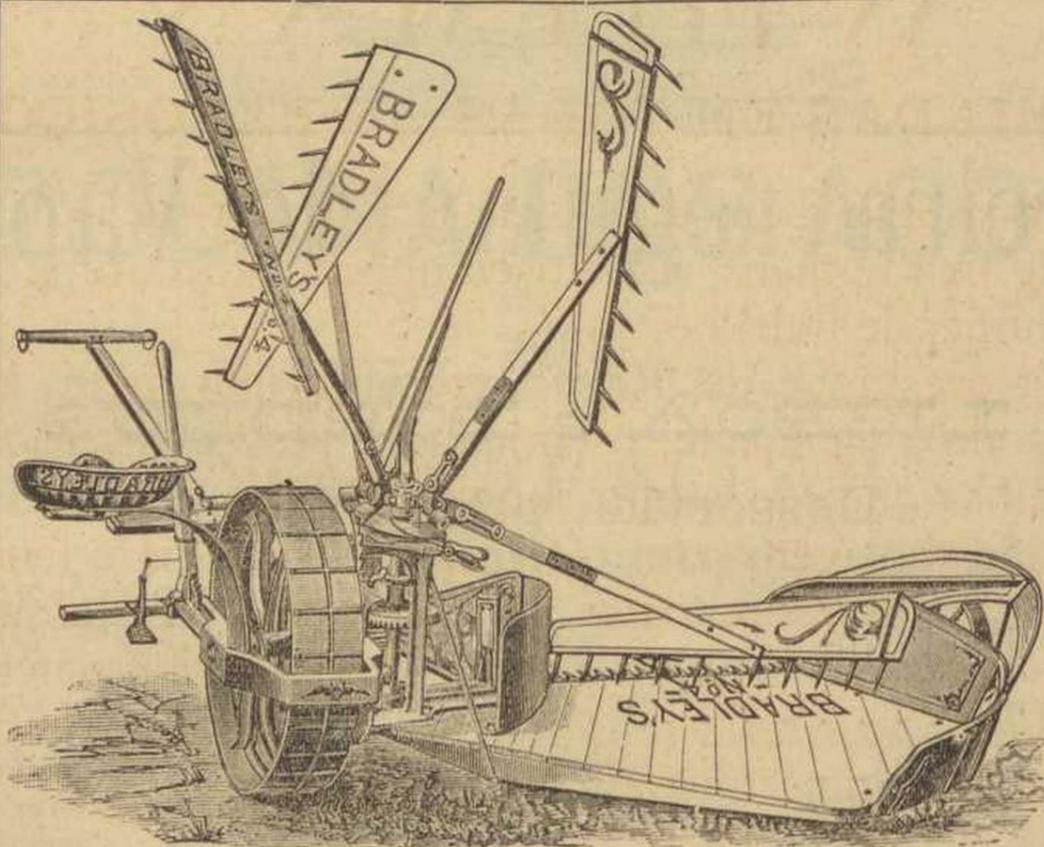
Aduos chimicos e organicos para todas as culturas unicos preparados em Portugal bem pulverizados e premiados com Diploma de Merito na Exposição Industrial do Porto pela sua riqueza e perfeição de fabrico

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 séde da companhia, Aterro da Boa Vista

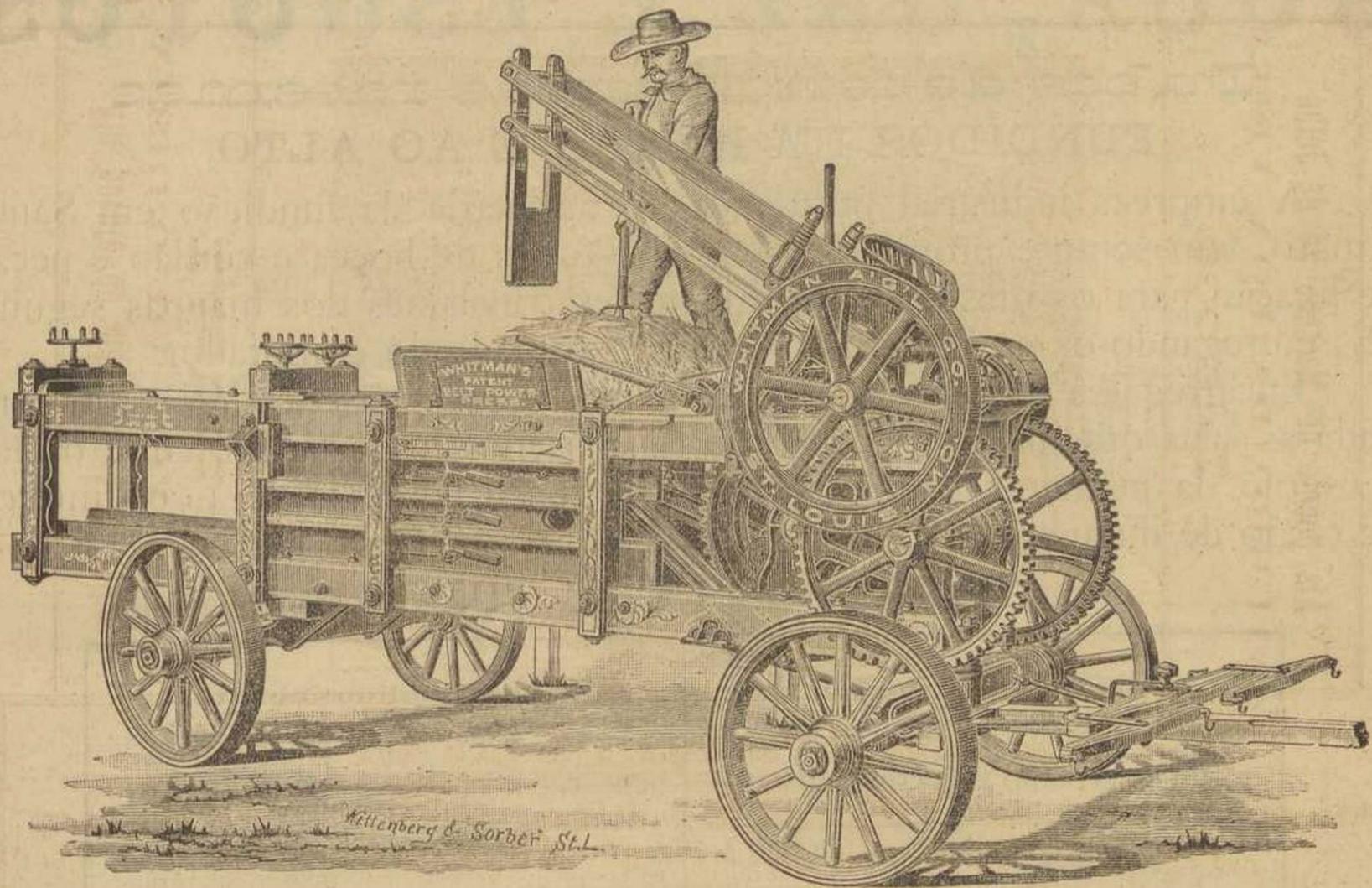
**VACCINA « PASTEUR »**  
 PARA  
**Gado**



**VACCINA « PASTEUR »**  
 PARA  
**Gado**

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

# Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza



## PRENSAS COMPRESSORAS DE PALHA E FENO WHITMAN

PREMIADAS EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

Estas machinas são d'um transporte facil, e por meio de dois cavallos com o auxilio de trez homens, podem comprimir 200 fardos de 55 kilos cada um, em 10 horas de trabalho.

A força da pressão é de 300 kilogrammas por metro cubico e póde 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

# 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<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*

**Fabrica na Trafaria**

# DYNAMITE

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.º; R. Belmonte,

*Typ. do Commercio de Portugal*



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Linhas de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, Torres Vedras á Figueira e Alfarellos  
e ramal de Santa Apollonia a Bemfica*

TARIFA ESPECIAL C. A. N.º 1 — GRANDE VELOCIDADE

**BILHETES DE IDA E VOLTA PERMANENTES**

por preços reduzidos

Desde 10 de Junho de 1888

Estações	DE LISBOA-ALCANTARA OU VICE-VERSA			DE LISBOA-CAES DOS SOLDADOS OU VICE-VERSA		
	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
S. Domingos (*)	200	150	100	400	250	200
Bemfica						
Porcalhota	300	250	200	500	350	300
Queluz	400	300	250	600	400	350
Cacem	500	400	300	700	500	400
Cintra	800	600	400	1700	700	500
Meleças (*)	800	600	400	1700	700	500
Sabugo						
Mafra (*)	17100	900	600	17300	17000	700
Malveira	17200	17000	600	17400	17100	700
Pero Negro	17500	17200	800	17700	17300	900
Dois Portos	17800	17400	900	27000	17500	17000
Runa	17900	17500	17000	27100	17600	17100
Torres Vedras	27000	17600	17100	27200	17700	17200
Ramalhal	27300	17800	17200	27500	17900	17300
Outeiro	27500	27000	17400	27700	27100	17500
Bombarral	27800	27200	17500	37000	27300	17600
S. Mamede	37000	27400	17700	37200	27500	17800
Obidos	37200	27500	17700	37400	27600	17800
Caldas da Rainha	37300	27600	17800	37500	27700	17900
Bouro	37600	27800	27000	37800	27900	27100
S. Martinho	37700	27900	27000	37900	37000	27100
Cella						
Vallado	47100	37300	27300	47300	37400	27400
Martinganca	47600	37600	27500	47800	37700	27600
Marinha Grande	47800	37800	27600	57000	37900	27700
Leiria	57100	47000	27800	57300	47100	27900
Milagres (*)	57500	47300	37000	57700	47400	37100
Monte-Real (*)						
Monte-Redondo (*)	57600	47400	37100	57800	47500	37200
Gaia (*)	57900	47600	37200	67100	47700	37300
Lourical (*)	67100	47800	37400	67300	47900	37500
Telhada (*)	67300	57000	37500	67500	57100	37600
Amieira (*)	67500	57100	37600	67700	57200	37700
Lares (*)						
Santo Aleixo (*)	67800	57400	37800	77000	57500	37900
Figueira da Foz (*)						
Verride (*)	67700	57300	37700	67900	57400	37800
Alfarellos (*)	77000	57500	37900	77200	57600	47000

(\*) Os bilhetes para estas estações e apeadeiros só começaão a vender-se quando a sua abertura á exploração for annunciada ao publico.

# CONDIÇÕES

1.<sup>a</sup> Estes bilhetes serão vendidos para todos os comboios ordinarios e validos:

Para IDA — Pelos comboios n'elles indicados.

» VOLTA — Até 50 kilometros, até o 2.<sup>o</sup> dia depois do da venda.

De 51 a 100 » » 3.<sup>o</sup> » » » »

» 101 » 150 » » 4.<sup>o</sup> » » » »

» 151 » 200 » » 5.<sup>o</sup> » » » »

» 201 kilometros em deante até o 6.<sup>o</sup> dia depois do da venda.

N. B. Os domingos e dias sanctificados não são contados n'este praso de validade.

2.<sup>a</sup> Os bilhetes de ida e volta só são validos para os pontos n'elles designados.

§ 1.<sup>o</sup> — O passageiro que, á ida, se apear n'uma estação aquem da indicada no seu bilhete, poderá voltar ao ponto de partida sem ficar sujeito ao pagamento suplementar.

§ 2.<sup>o</sup> — Ao passageiro que, á ida, se apear n'uma estação situada alem da indicada no seu bilhete serão recolhidas as duas partes do bilhete de ida e volta, ficando este sem effeito, e terá que pagar o seu logar por inteiro desde o ponto de partida e segundo a tarifa geral, deduzida a importancia do bilhete de ida e volta.

§ 3.<sup>o</sup> — No caso do preço do bilhete da tarifa ordinaria ser inferior ao preço do bilhete de ida e volta de que o passageiro é portador, ser-lhe-ha apenas cassado o bilhete de ida e volta.

§ 4.<sup>o</sup> — O passageiro que no regresso se apear n'uma estação situada além da estação indicada no seu bilhete de volta, pagará o seu logar por inteiro, desde o ponto de partida deduzida a importancia correspondente á parte de volta do bilhete.

§ 5.<sup>o</sup> — Ao passageiro que, á volta, se apear em qualquer estação antes da indicada no seu bilhete, ser-lhe-ha este recolhido e o portador não será obrigado ao pagamento suplementar.

3.<sup>a</sup> O passageiro que occupar uma classe superior á indicada no seu bilhete, quando não seja por falta de logares, ficará sujeito á differença de classe como se viajasse com bilhete ordinario.

4.<sup>a</sup> Não são concedidos meios bilhetes.

5.<sup>a</sup> E' concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem. Os excedentes serão taxados em conformidade com as tarifas geraes.

6.<sup>a</sup> Ficam em vigor as disposições das tarifas geraes de cada uma das linhas, em tudo que não sejam contrarias ás prescrições da presente.

7.<sup>a</sup> Fica pela presente annullada e substituida a tarifa C. T. n.<sup>o</sup> 1 de 1 de julho de 1887.

Lisboa, 31 de maio de 1888.

**O Director da Companhia**

*Pedro Ignacio Lopes.*

## TARIFA ESPECIAL N.º II — PEQUENA VELOCIDADE

APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 19 DE MAIO DE 1888  
PARA COMEÇAR A VIGORAR EM 1 DE JUNHO DO MESMO ANNO

### Materiaes de construcção

#### BASES

##### 1.º GRUPO

Ardosias, asphalto, azulejos, cantaria escodada, desbastada ou serrada, maninas ou tubos de barro ou grés; cimento e pozzolana (quando estes artigos sejam contidos em saccoes ou barricas).

Peso minimum 2:000 kilogrammas }  
Percurso minimum 50 kilometros. } ou pagando como tal  
11 réis por tonelada e kilometro.

##### 2.º GRUPO

Areia, cal em pedra, pedra para alvenaria, pozzolana a granel, saibro, telha e tijolo.

Peso minimum 7:000 kilogrammas }  
Percurso minimum 50 kilometros. } ou pagando como tal  
9 réis por tonelada e kilometro.

#### CONDIÇÕES

1.ª Os excedentes do peso minimum acima estabelecido serão taxados por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas.

2.ª A administração do caminho de ferro não é responsavel pelos damnos e avarias que succederem em consequencia da natureza e vicios dos objectos transportados a granel.

3.ª As operações de carga e descarga serão feitas por conta e gente dos expedidores e consignatarios, os quaes deverão conformar-se com as indicações dos chefes de estação. Os destinatarios deverão fazer a descarga dentro do praso de vinte e quatro horas depois da chegada das mercadorias, e quando esta se não effectue no mencionado praso poderá a administração mandar proceder a ella ou conservar os wagons carregados, conforme mais lhe convier, pagando, porém, o consignatario no primeiro caso, os direitos de descarga á razão de 100 réis por tonelada, e no segundo caso 1\$000 réis por wagon e periodo indivisivel de vinte e quatro horas.

4.ª É ampliado por mais quatro dias o praso determinado nos regulamentos para a expedição, transporte e entrega d'estas mercadorias.

5.ª Estes transportes ficam sujeitos ás condições da tarifa geral e despezas accessorias em tudo que não forem contrarias ás prescripções da presente.

6.ª Fica revogada a anterior tarifa especial, relativa a estes transportes.

Lisboa, 21 de maio de 1888.

O director,

*J. P. Favares Trigueiros.*

MINISTÉRIO DOS CAMINHOS DE FERRO  
RUA DO APOCALIPTA, 229-3.  
LISBOA

# CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

## TARIFA ESPECIAL N.º 14—PEQUENA VELOCIDADE

APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 21 DE MAIO DE 1888  
PARA COMEÇAR A VIGORAR EM 1 DE JUNHO DO MESMO ANNO

### Adubos, correctivos, machinas agricolas e carvão mineral

#### BASES

##### N.º 1

##### ACIDOS

Sulphurico, muriatico e nitrico.

Peso minimum 5:000 kilogrammas ou pagando como tal.

Até 150 kilometros 13 réis por tonelada e kilometro.

Minimum da tonelada 1\$300 réis.

De 151 kilometros em diante, 12 réis por tonelada e kilometro.

Minimum da tonelada 1\$950 réis.

##### N.º 2

##### MATERIAS PRIMAS E FABRICADAS

Gesso, cal, sangue de boi, cinzas, phosphatos de cal, saes de soda, soda, caparosa, chloreto de cal e outros adubos agricolas, bagaço de azeitona e enxofre.

Peso minimum 1:000 kilogrammas } ou pagando como tal

Percurso minimum 50 kilometros. }

5 réis por tonelada e kilometro.

##### N.º 3

##### MACHINAS E INSTRUMENTOS AGRICOLAS

Os preços das tarifas geraes applicaveis com a redução de 50 por cento, quando o peso seja superior a 200 kilogrammas.

##### N.º 4

##### CARVÃO MINERAL

Peso minimum 7:000 kilogrammas } ou pagando como tal

Percurso minimum 50 kilometros. }

5 réis por tonelada e kilometro.

#### CONDIÇÕES

1.ª As expedições são acceitas pela seguinte fórma:

N.º 1 em garrafões de grés, empalhados ou em cestos.

N.º 2 em saccas ou barricas.

N.º 3 devidamente engradados.

2.ª As remessas comprehendidas nos n.ºs 1 e 2 a que for applicada a presente tarifa é concedido o regresso das taras vasias para as estações de expedição, dentro do praso de trinta dias, contados da entrega das expedições primitivas ás estações consignatarias.

3.ª Ficam isentos do pagamento dos direitos de evoluções, manobras, carga e descarga, quando estas ultimas operações sejam feitas por conta e gente dos expedidores e consignatarios. No caso que os destinatarios não effectuem a descarga no praso de vinte e quatro horas depois da chegada de cada wagon, mandar-se-ha proceder a ella por conta da administração, ou conservar-se-hão os wagons carregados, conforme mais convier, pagando, porém, o consignatario no primeiro caso os direitos de descarga, na razão de 100 réis por tonelada, e no segundo 1\$000 réis por wagon e periodo indivisivel de vinte e quatro horas.

4.ª É ampliado por mais quatro dias o praso determinado nos regulamentos para a expedição, transporte e entrega das remessas.

5.ª Estes transportes ficam sujeitos ás condições da tarifa geral, em tudo que não forem contrarias ás prescripções da presente.

6.ª Ficam revogadas as anteriores tarifas especiaes, relativas a estes transportes.

Lisboa, 22 de maio de 1888.

O director,

*J. P. Tavares Trigueiros.*