

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑA

NAVEGAÇÃO

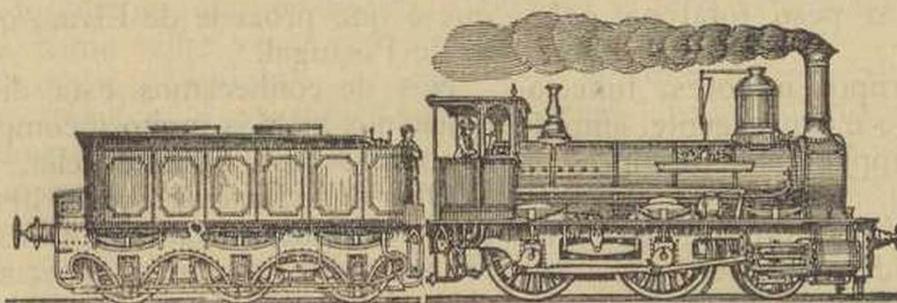
COMMERCIO

PORTOS

CORREIOS

TELEGRAPHOS

MINAS



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

CORRESPONDENTES E REPRESENTANTES NO ESTRANGEIRO

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

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

BRAZIL — RIO DE JANEIRO — Henrique Chagas — Benedictinos, 2

PARÁ — Jayme de Menezes

AVISO IMPORTANTE

Por acordo com as direcções respectivas, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* distribuirá sempre, como anexos as tarifas especiais de transportes de todas as linhas ferreas portuguezas.

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

Tarifa especial L. M. G. n.º 1 de grande velocidade
bilhetes directos entre Portugal e a Galiza.

Tarifa especial C. A. n.º 2 pequena velocidade
de Cintra, Torres e Figueira para transporte de lenha motano e fachinas.

Tarifa especial C. A. n.º 3 de pequena velocidade
das mesmas linhas, para transporte de carvão de pedra.

Vide artigo na secção Tarifas.

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 publicámos a Tarifa n.º 2, do Minho e Douro, carvão de pedra, e ampliação da n.º 1, cortica e casca.

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

Com o n.º 7 — Tarifas especiais do sul e sueste n.º 11, materiais de construção, — n.º 14 adubos agrícolas, correctivos, máquinas agrícolas e carvão mineral, — C. A. n.º 1 de Cintra e Torres-Figueira, — bilhetes de ida e volta.

Com o n.º 8 — Tarifas especiais do sul e sueste n.º 4, madeiras e n.º 15 materiais de construção.

SUMMARIO

AS LINHAS ECONOMICAS EM FRANÇA.

O CONGRESSO AGRICOLA E AS TARIFAS DOS CAMINHOS DE FERRO.

PARTES OFICIAIS. — Portarias de 30 de junho e 3 de julho de 1888.

TARIFAS DOS CAMINHOS DE FERRO. — Os anexos d'este numero.

APPLICAÇÃO DE TARIFAS.

COMPANHIA DE VIAÇÃO URBANA A VAPOR.

O TUNNEL DE MANCHA.

CAMINHOS DE FERRO HESPAÑOES. — A linha transversal — Linha particular de Toledo — De Villalba a Avilés — Redução de tarifas — De Villalba a Segovia.

LINHAS DE TORRES NOVAS.

OS VINHOS PORTUGUEZES NO MERCADO DE BORDEUS.

NOVO CRUZADOR.

DE LISBOA A LONDRES.

AS NOVAS CARRUAGENS DO SOUTH EASTERN.

SOCIEDADE DOS CAMINHOS DE FERRO DE MADRID A CACERES E A PORTUGAL.

OS PORTOS DE INGLATERRA.

ARREMATAÇÕES E CONCURSOS.

LINHA URBANA DE LISBOA. — Estado dos trabalhos do tunnel em 14 de julho.

BOLETIM FINANCEIRO.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS.

SERVIÇO DOS CAMINHOS DE FERRO.

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

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO.

RELATORIO DA COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES.

ANNUNCIOS.

AS LINHAS ECONOMICAS EM FRANÇA

VAMOS dar aos nossos leitores, uma descripção das pequenas vias económicas de traçado accidentado, cuja experiência foi feita recentemente em França.

Esta experiência teve lugar em Laon, sobre um percurso de 2 kilómetros, desde a gare até à entrada da cidade, apresentando uma diferença de nível de perto de 90, m desenvolvendo-se em inclinações, atingindo até 6 %, e curvas cujo raio desce a 27 metros.

A ascensão efectua-se em 7 minutos, o que representa uma velocidade de 13 a 14 kilómetros por hora, o trabalho desenvolvido pela locomotiva é de 60 a 70 cavalos.

O trem normal compõe-se de 3 carruagens contendo um total de 96 passageiros, e representando, quando cheias, uma carga de 12 a 13 toneladas.

A via, assente sobre a estrada, tem a largura de 0, m 60 entre a face interior dos carris; estes são d'áço, do peso de 9,500 por metro corrente, e assentes sobre travessas d'áço de 1, m de comprimento. As travessas tem as extremidades fechadas em forma de pilão, que é o tipo da via militar, adoptada pela administração francesa, para transportar canhões de 17 toneladas, sobre dois wagões de 3 eixos, de 34 toneladas sobre 4 wagons de 3 eixos, e de 42 toneladas sobre 4 wagons de 4 eixos.

Esta via foi empregada igualmente no caminho de ferro de 36 kilómetros, construído em Massuah para a expedição italiana.

Os 2 kilómetros de via que serviram para experiência foram assentes em menos de 4 dias por um partido de 50 operários.

A tracção effectua-se por meio d'uma locomotiva Compound articulada, sistema Mallet, locomotiva que, vazia, pesa 9:000 kilogrammas, e 11:500 kilogrammas com um abastecimento comprehendendo 1:200 kilogrammas d'água.

Este peso é repartido sobre 4 eixos o que reduz a carga de cada eixo a 3 toneladas. Os eixos são todos motores afim de se empregar o peso total na adherencia.

Formam estes eixos dois grupos motores, funcionam em Compound; o dianteiro é convergente, afim de permitir que o sistema possa applicar-se em curvas de muito pequeno raio (20 metros).

A caldeira é timbrada a 12 kilogrammas e apresenta uma superficie d'aquecimento de 23,7^{m²}. Os cilindros d'alta pressão são collocados a traz, teem 0,17 de diâmetro, e 0,26 de curso; os cilindros de media pressão são collocados na frente, e teem 0,255 de diâmetro e o mesmo curso. As rodas teem 0,60 de diâmetro.

A distancia entre os eixos de cada grupo é de 0,85 entre o primeiro eixo e o ultimo de 2,80.

Esta machina assim disposta desenvolve, no circulo de contacto das rodas, um esforço de tracção de 1:450 kilogrammas na marcha Compound.

Introduzindo o vapor directamente nos quatro cilindros este esforço pode atingir 2:100 kilogrammas.

Este modo de trabalho não pode porém ser empregado senão excepcionalmente, para vencer resistencias excessivas e momentaneas.

Este ensaio, devido á iniciativa dos srs. Decanville, foi feito durante o concurso regional que teve lugar em Laon de 19 a 27 de maio ultimo, e deu os mais satisfactorios resultados.

Resolve elle, por consequencia, a questão das vias ferreas economicas, porque permite reunir o emprego d'um traçado economico, e d'uma superstructura pouco dispendiosa. A flexibilidade da machina admite o emprego de curvas de pequeno raio; o peso consideravel que a machina pode ter, graças á sua flexibilidade e á adherencia total obtida, permitem vencer rampas que excedem notavelmente as que se admitem na actualidade; finalmente, o grande numero d'eixos que pode ter a machina permite o emprego de carris ligeiros e por consequencia d'uma superstructura mais barata.

Emfim, a propria exploração é economica, tanto pelo sistema Compound, applicado á locomotiva, o que reduz o consumo de combustivel, como pela flexibilidade da machina, que se oppõe a uma deterioração consideravel dos carris e dos aros.

A. M.

O CONGRESSO AGRICOLA

E AS

TARIFAS DOS CAMINHOS DE FERRO

Restam-nos quatro das conclusões da 4.^a secção do congresso e não são das menos importantes, e por vezes originaes, estas conclusões.

Justifica-as a comissão no seu relatorio com affirmações falsas, sobre preços de transporte, por confundir umas com outras mercadorias e ignorar por completo o sistema tarifario das nossas linhas, da mesma forma que, com mais razão, lhe sucede tratando das estrangeiras.

Por exemplo:

Referindo-se ao transporte de gados a comissão diz, tratando dos trasmontantes:

“E' para este genero de transporte que se fazem tarifas diferentes mais sensiveis, e convirá que o uso se introduza no nosso paiz, mas de modo que a base da tarifa atinja o minimo dentro das fronteiras, e não succeda que de Elvas se pague mais que das estações de linhas hespanholas.”

Que nos diga a comissão qual a tarifa pela qual o gado vindo de além da fronteira paga mais barato do que o que procede de Elvas, ou de outro qualquer ponto de Portugal.

Nós desconhecemos esta disposição e francamente, julgar-nos-hiamos muito incompetentes, se assim a desconhecessemos, existindo ella.

Ora é *justamente o contrario* o que sucede nas linhas portuguezes, onde os transportes de gados não estão incluidos em tarifas especiaes, nas procedencias de além da fronteira, enquanto que para os gados oriundos do paiz ha não só uma e unica tarifa especial combinada entre as linhas do Minho e Norte como muitas e diferentes reducções de tarifas, por meio de contratos, uns, para o vaccum, que admite o aumento de 8 a 10 cabeças em cada wagon, o que equivale a uma reducção de taxa de 25 %, outras, para o cavallar, asinino e muar, que concedem o transporte em grande velocidade, pagando por pequena, o que corresponde a um abatimento de 50 %, dando-se ainda o transporte gratuito de um guardador, o que muito mais eleva aquella concessão.

Para o serviço internacional não conhecemos outra reducção que não seja a concedida por um contrato que a companhia real ha tempos fez com um fornecedor de gado cavallar para as touradas em Hespanha, mas esse é para exportação, e portanto não será a elle que se refere aquella observação deslocada.

Tratemos pois da 7.^a conclusão da comissão; diz ella:

“7.^o—Que as linhas do estado, sobretudo as do sul e sueste, se liguem permanentemente com as linhas das companhias por meio de tarifas diferenciaes para os productos agricolas não manufacturados;”

Em relação á ligação da rede do sul e sueste com a da companhia real, a comissão deveria, primeiro que tudo, tratar de exercer a sua influencia para que a ligação do serviço se tornasse efectiva, e logo depois, as tarifas creadas pela necessidade do trafego e relações das duas redes, brotariam expontaneamente combinadas pelas direcções.

Mas o serviço entre estas duas redes sofre as consequencias da solução de continuidade entre elles, e para mais, da travessia de Lisboa, e de mil outros embarracos que de todo impossibilitam a sua ligação.

Em toda a parte, onde duas linhas ferreas se encontram com as suas estações em face uma da outra, separadas por um obstaculo que impede a permutação dos seus serviços directamente, estabelecem-se logo serviços intermediarios regulares que suprem, até certo ponto, aquella falta, e minoram os transtornos que ella causa ao commercio transportador.

Aqui, não só até hoje nunca se tratou de um serviço de trasbordos entre a estação do Barreiro e a de Santa Apolonia, como é a propria organisação dos serviços publicos que dificulta a ligação directa de uma para outra das duas redes.

Como exemplo citaremos um facto a que já em tempo nos referimos na imprensa, e que tão notavel se tornou, que a maior parte dos nossos collegas transcreveram as nossas pobres palavras.

A alfandega de Setubal não despacha por exportação senão *por mar*.

Isto é, o genero que ali abunda, o peixe, pode seguir para o estrangeiro pela unica via que não dá inte-

resse ao paiz; pode ser embarcado em faluchos hespanhoes que vão ali buscal-o (quando não conseguem compral-o fóra da barra) mas não pôde seguir por caminho de ferro a seu destino, porque a alfandega não lhe consente.

D'isto resulta que o genero tem que vir a Lisboa onde, não só é prejudicado com as enormes despezas que esse caminho lhe exige, como sofre o enormissimo prejuizo de trasbordos que quasi o inutilisam.

Portanto, repetimos, insistisse o congresso agricola pela ligação do serviço entre as duas redes e teria prestado um bom serviço ao paiz, sem prejudicar as linhas ferreas nem as demais industrias.

Em relação ás linhas do Minho e Douro é sabido que estas se acham ligadas desde a sua inauguração a todas as companhias que as circundam, já por tarifas diversas de preços reduzidos, já pela ligação da sua liberal tarifa n.^o 1 de pequena velocidade.

Uma restricção porém, ha n'esta condição que estamos analisando que não nos passa sem reparo, porque é a insistente manifestação da guerra que o congresso parece querer fazer entre a industria agricola e a manufactureira.

Pede-se n'esta condição 7.^a a reducção de tarifas para os productos agricolas, *mas excluem-se os productos fabricados*, como se pelo facto de n'um producto, ter actuado os trabalhos do homem sobre o trabalho natural, justificasse que o resultado da incidencia d'essas duas forças merecesse menos protecção e considerações do que o que nasceu só da segunda.

Nunca chegaremos a comprehender, essa orientação de espirito do congresso agricola, guerreando acrilonamente as industrias que, preparando os productos agricolas, são, para a industria productora, um dos mais fortes elementos para o seu desenvolvimento.

Appliquemos:

O congresso pede a reducção de preços para as fructas verdes a fim de que elles possam percorrer o paiz de um a outro extremo, em busca dos mercados que mais remuneradores lhes parecam.

Mas excluem do seu pedido as mesmas fructas, quando preparadas em conserva.

Acaso aquelles productos pelo facto d'uma nova elaboração os preparar, não só para o consumo no paiz, como para a exportação para o estrangeiro, isto é, pelo facto de, com esta transformação lhes abrir novos mercados, perderam a qualidade de productos agricolas, e como taes, as boas graças dos congressistas e o direito, segundo elles, á protecção no preço do transporte?

Pois o beneficio que fosse concedido ás fabricas que se ocupam na elaboração d'esses productos não reverteria sobre o productor, fazendo com que o preparador podesse tomar em melhores condições a materia prima?

E, promovendo o adiantamento das industrias manufactureras, não se protege igualmente a ideia de que esta mais consuma de productos naturaes, e, portanto, mais lucro dê aos seus criadores?

Não percebemos, repetimos, mas não podemos menos duvidar de que essa manifestação de guerra á industria transparece em todas as deliberações do congresso, e se ainda hesitassemos, teríamos a convencer-nos eloquentemente a observação 8.^a que diz:

«8.^a Que ás farinhas não se conserve a tarifa excepcional que hoje tem de Lisboa para as provincias.»

Esta conclusão é justificada no relatorio com as seguintes palavras:

«Existe actualmente uma tarifa especial de farinhas a partir de Lisboa, que prejudica enormemente a lavoura cerealifera, pela concorrencia que as farinhas estrangei-

ras vão fazer no interior do paiz ás farinhas nacionaes, que em pouco tempo não terão maneira de se fabricarem pela suppressão completa de moinhos de agua ou de vento. Seria do maximo alcance que o governo providenciasse a tal respeito.»

Não queremos entrar na longa questão da moagem, que se tem levantado na imprensa, nem com ella temos coisa alguma.

Moem as fabricas de Lisboa sómente trigos estrangeiros? Não podem moer os trigos portuguezes?

Tão indiferente é, para a nossa apreciação presente, este facto que damos de barato todas as affirmações dos proteccionistas agricolas.

Estabeleçamos que a moagem em Lisboa prejudica os modestos moinhos de vento das provincias, e por esta forma, todo o paiz em geral.

Concedemos-lhe isso, está dito.

Os caminhos de ferro retiram a sua tarifa benficiosa, de Lisboa á Povoa, para Porto, e depois, o que sucede?

Succede o caso mais natural e logico d'este mundo; e é que os transportes passam todos para a via marítima, a menos que o congresso não tenha a recondita idéa de entulhar as barras, para matar a navegação de cabotagem.

O que evitava o congresso com essa exigencia? Que as farinhas das fabricas da Povoa, Sacavem, etc., podessem abastecer as provincias do norte desde Coimbra? Nem essas, porque facilmente tomariam a via marítima Lisboa-Figueira, sem vantagem alguma para a agricultura nem para o paiz.

Era uma transferencia de via transportadora, nada mais.

Vae longo este artigo e não desejariamos nem tencionavamos deixar ainda para outro a continuacão da annalyse das conclusões do congresso, mas a 8.^a d'estas conclusões tem demasiada importancia para que lhe consagremos pequeno espaço e essa conclusão tem hoje maior importancia em vista da proposta apresentada na sexta-feira 5 na camara dos Pares pelo sr. Vaz Preto e secundada na dos deputados pelo sr. João Pinto de Santos para que o governo estude o problema da unificacão de tarifas para os productos agricolas.

Que os leitores nos perdoem a longura da exposição a que somos forçados dizendo como o poeta latino: *Levius fit patientia quidquid corrigere est nefas.*

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

DIRECCÃO GERAL DE OBRAS PUBLICAS E MINAS

2.^a repartição

CAMINHOS DE FERRO

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas; ha por bem aprovar o projecto datado de 12 de maio proximo passado de uma variante entre o kilometro 20,609,38 do 3.^o lanço e o kilometro 0,168,38 do 4.^o lanço da primeira secção do caminho de ferro da Beira Baixa, comprehendendo o desvio da estrada municipal do Fratel a Villa Velha de Rodam ao kilometro 20,672 do referido 3.^o lanço da secção mencionada, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

O que se comunica ao respectivo director fiscal para os effeitos devidos.

Paço em 30 de junho de 1888.—*Emygdio Julio Navarro.*

Para o director da fiscalisaçao dos caminhos de ferro da Beira Baixa.

Sua magestade el-rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, ha por bem aprovar o projecto datado de 4 de maio ultimo, de uma passagem de nível da

estrada real n.º 67, de Lisboa a Cascaes, ao kilometro 26,190 da mesma estrada, correspondendo ao kilometro 18,549 da secção do ramal do caminho de ferro do Caes dos Soldados a Cascaes, com prehendida entre Belem e Cascaes, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, devendo as cancellas ser de correr parallelamente ao eixo do caminho de ferro e não de batente, como estão indicadas no projecto mencionado.

O que se communica ao respectivo director fiscal para os effeitos devidos.

Paco, em 3 de julho de 1888.— *Emygdio Julio Navarro.*

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

TARIFAS DOS CAMINHOS DE FERRO

(ANNEXOS D'ESTE NUMERO)

Especial L. M. G. n.º 1—gr. velocidade—passageiros para a Galliza

Desde que abriu a ponte internacional entre Valençā e Tuy, terminando com o difficult e incommodo trasbordo de passageiros entre Portugal e a Galliza por meio de uns sujos caixotes a que se dava o nome de *diligencias* e uma perigosa canastra, para atravessar o rio, a que se chamava *barca*, deixaram de existir bilhetes directos para passageiros e bagagens entre varias estações das linhas portuguezas e d'aquella rede hespanhola.

Mas era uma necessidade que existissem, porque não só a nova compra de bilhetes e despacho de bagagens na fronteira incommodava muito o publico, como a concorrencia que ás linhas ferreas faziam os vapores entre Vigo, Lisboa e outros pontos da Peninsula, aconselhava a criação de preços reduzidos entre estes pontos para chamar á via de terra os passageiros de 3.ª classe que, procurando antes a economia que a commodidade, seguem a via que mais barata lhes sae.

Foi por isso estabelecida esta tarifa que representa uma reducção de um terço nos preços de 3.ª classe de Tuy, Guillarey, Vigo, Pontevedra e Órense para Lisboa, Elvas e Marvão, facilitando assim a vinda por Portugal, não só aos passageiros que da Galiza se destinam a embarcar para os portos da America hespanhola, ou vice-versa, como aos trabalhadores que se dirigem por Badajoz para as fainas agricolas da Andaluzia.

Para melhor se apreciar a vantagem d'esta tarifa diremos que o preço até hoje, do transporte entre Vigo e Lisboa, que era:

Em 3.ª classe.....	5 ⁷ 500
Pela nova tarifa fica reduzido a.....	3 ⁷ 700
Economia por passageiro.....	1 ⁷ 800

Começa tambem hoje a vigorar outra tarifa para bilhetes de ida e volta no mesmo percurso, a qual distribuiremos com o nosso proximo numero.

Especial C. A. n.º 2 — pequena velocidade — lenha, motano e fachinas

A publicação da tarifa especial n.º 1 C. A. para madeiras do pinhal de Leiria, dava em resultado uma notável anomalia nos transportes d'estas mercadorias, porque não existindo tarifa especial para elles, succedia que sendo o seu valor muito inferior ao da madeira em pranchas, taboas, etc., pagavam, não obstante, um preço de transporte muito mais elevado.

Para obviar a este inconveniente a companhia exploradora das linhas de Torres e Figueira propor ao governo a adopção, para estas mercadorias, de igual base á da tarifa da madeira, isto é, 12 réis por tonelada e kilometro.

Esta tarifa beneficia consideravelmente as industrias que se servem de combustivel vegetal para as suas ma-

chinhas e ao mesmo tempo facilita a sahida dos produtos das mattas que em alguns pontos d'aquellas linhas se encontram, e que não poderiam supportar o preço elevado das tarifas geraes.

O calculo de preços faz-se com a maior facilidade multiplicando o numero de kilometros entre um e outro ponto pelo typo, 12 réis, e juntando ao resultado 400 réis que são as despezas accessorias, ter-se-ha o preço de uma tonelada.

Especial C. A. n.º 3—Carvão de pedra

Ha tarifas que teem por fim offerecer vantagens indirectas ás companhias que as adoptam e ao publico que d'ellas disfructa.

Estão n'este caso as que beneficiando uma materia prima, para promover o augmento do seu transporte com destino ás industrias que d'ella se servem, concorrem para o desenvolvimento d'essas industrias, barateando-lhes os preços de producção.

A nova tarifa para carvão de pedra nas linhas de Cintra, Torres e Figueira vem, pois, prestar á industria das localidades servidas por aquellas linhas um importante serviço, reduzindo a 10 réis por tonelada e kilometro o preço de transporte que, pelas tarifas geraes, é de 12 réis na linha de Cintra Torres e de 18,90 réis na de Torres, Figueira, Alfarellos.

Exemplificando, para melhor lhe demonstrar as vantagens, tomaremos para exemplo um wagon com 5 toneladas de Alcantara para á Marinha Grande, que, antes da existencia d'esta tarifa, custaria de transporte 14⁷170 réis e que, desde esta data, fica custando apenas 9⁷640 réis, representando assim uma reducção de 32 por cento.

APPLICAÇÃO DE TARIFAS

Varias pessoas nos teem perguntado se, visto não existirem na linha de Torres, Figueira e Alfarellos, tarifas especiaes para varias mercadorias, podem effectuar os seus transportes pela de Norte, para aproveitarem os preços reduzidos, embora seja maior o percurso.

Podemos responder que todo o expedidor tem pleno direito de escolher a via pela qual deseja que a sua mercadoria seja expedida, (n.º 195 art. XCIX do codigo commercial), mas não o declarando na sua nota de expedição, a estação expedidora fal'a-ha seguir pela via mais directa ao ponto de destino. (mesmo artigo do referido codigo).

Supondo uma remessa de vinho da Figueira da Foz para Lisboa, teremos:

Distancias

Por Torres e Cintura:

Figueira a Torres.....	152	kil. ^{os}
Torres a Bemfica.....	58	"
Bemfica a Lisboa.....	13	"
Total.....	"	223

Por Pampilhosa:

Figueira a Pampilhosa	51	"
Pampilhosa a Lisboa.....	232	"
Total.....	"	283

O percurso mais curto é, portanto, por Torres Vedras e se o expedidor nada indicar na sua nota de expedição a remessa seguirá por essa via.

Mas como, seguindo por Pampilhosa, embora percorra mais 60 kilometros, o preço de transporte é mais reduzido; por aquella mercadoria gosar de tarifas espe-

ciaes tanto na linha da Beira como na do Norte, o expedidor poderá indicar essa exigencia na sua nota de expedição, e a remessa seguirá esse caminho.

Caso contrario, mas dando resultado identico, se dá, sempre que haja nas linhas de Torres e Figueira tarifa reduzida, que offereça mais vantagem do que a expedição pela rede do Norte.

Supondo:—uma expedição de lenha, de Nellas para Bemfica, teria a percorrer:

Por Pampilhosa:

Nellas a Pampilhosa.....	67	kil. ^{os}
Pampilhosa a Lisboa.....	232	"
Lisboa a Bemfica	13	"
Total.....	"	312

Por Figueira:

Nellas á Figueira	118	"
Figueira a Torres.....	152	"
Torres a Bemfica.....	58	"
Total.....	"	328

O transito, portanto, deve fazer-se pela Pampilhosa, se o expedidor nada declarar, mas como pela Figueira, a applicação das tarifas n.º 3 da Beira Alta e C. A. n.º 2 de Torres-Figueira, offerece vantagem sobre aquella, o expedidor deve aproveitar esta via, embora de maior percurso, exigindo-a para esse fim na sua nota de expedição.

COMPANHIA DE VIAÇÃO URBANA A VAPOR

Por escriptura de 6 do corrente ficou constituída esta nova companhia cujos fins são construir e explorar pelo sistema funicular, as linhas que a camara municipal de Lisboa concedeu ao syndicato Sanches Baena e de que a Companhia terá de fazer aquisição por compra ao actual possuidor da concessão, o sr. João de Oliveira Casquilho.

O capital da Companhia Urbana é de 400:000\$000 em duas séries, sendo a primeira de 300:000\$000, que, segundo somos informados, se acham subscriptos por diversos cavalheiros d'esta cidade e do Porto, entre os quaes os srs. viscondes da Ermida, de Barreiros e da Gandara, João Evangelista da Silva Mattos & C.º, José Ribeiro Vieira de Castro, Antonio Joaquim de Moraes, Antonio Nicolau de Almeida, Antonio Joaquim de Souza, João Baptista de Lima Junior, etc.

Os instaladores usando da faculdade que a lei lhes confere, nomearam por trez annos os corpos gerentes, nomeação que recaiu nos seguintes senhores:

Assembleia geral—Presidente, conselheiro Augusto Cesar Barjona de Freitas; vice-presidente, conselheiro Martinho Augusto da Cruz Teneiro; 1.º secretario, engenheiro Jacintho Parreira; 2.º ditto, José Pereira dos Santos Beirão.

Directores—Augusto Francisco Vieira e Guilherme Henrique de Souza.

Substitutos—Victorino Augusto de Oliveira, Eduardo Augusto Placido e Manoel Joaquim Alves Diniz.

Conselho fiscal—Conselheiro Francisco de Almeida Cardoso e Albuquerque, João de Oliveira Casquilho e Isidoro José de Freitas.

Substitutos—José Norberto da Silva Pinto e Paulo Avelino da Silva Neves.

As linhas já concedidas são as seguintes:

Uma partindo da praça do Marquez de Pombal seguindo pela Avenida em direcção ao largo do Matadouro e d'ahi pela nova Avenida projectada até o Gampo Grande.

Outra partindo da praça de D. Pedro, pela rua das Portas de Santo Antão, largo da Annunciada, rua de S. José, de Santa Martha e de S. Sebastião da Pedreira pelo largo d'este nome até as actuaes portas da cidade.

Outra desde o largo do Conde Barão, seguindo pela calçada do Marquez de Abrantes e pelas ruas das Trinas de Mocambo, de S. Anna e Buenos Ayres.

Outra partindo da rua Nova do Almada, pela rua da Conceição, largos da Magdalena e de Santo Antonio da Sé, rua do Arco do Limoeiro, largo de S. Martinho largo e rua do Limoeiro até o largo de Santa Luzia, podendo prolongar-se até o largo de S. Vicente ou qualquer outro ponto vizinho.

Outra desde a rua Nova da Palma a seguir pelas ruas de S. La-

zaro, da Inveja e de Gomes Freire até entroncar com a linha ferrea americana que alli se ha-de construir.

Outra partindo do largo do Conde Barão pelas ruas de Caetano Palha, da Cruz dos Poyares de S. Marçal a terminar na rua da Eschola Polytechnica.

A Companhia fica além d'isso com direito de prioridade sobre mais as seguintes linhas, quando julgue conveniente o seu assentamento:

Rua Nova do Carmo e Garrett.

Pela calçada do Garcia e de Sant'Anna, a principiar no largo de S. Domingos até o campo dos Martyres da Patria, exclusive.

Rua das Pretas, do Telhal e de Santo Antonio dos Capuchos, campo dos Martyres da Patria, Paço da Rainha, largo do Conde de Pombeiro e rua de Santa Barbara até o largo do mesmo nome.

Pela Avenida da Liberdade quando seja resolvido o assentamento de outra linha.

O TUNNEL DA MANCHA

Mais uma vez ficou adiado este grande emprehendimento que traria uma completa transformação ao sistema de transportes europeos, e, caso singular, por um receio que pecca por pueril, da parte da Inglaterra, e que, a suppor-se justificado, é uma affirmação da importancia militar da França.

A camara dos Communs, por 305 votos contra 165 rejeitou o bill relativo aos trabalhos de construcção d'esta grande obra.

Em 22 de junho o sr. Léon Say, presidente da Companhia do Caminho de Ferro Submarino entre a França e a Inglaterra, dirigiu uma carta a lord Gladstone, declarando lhe que, da parte da França, todos os estudos preparatorios se achavam concluidos e aperfeiçoados ao ultimo ponto, e que, para continuarem com resultado os trabalhos, sómente faltava que os engenheiros e os capitalistas ingleses tomassem a sua parte n'elles.

Lord Gladstone respondeu em 23 declarando-lhe a sua sympathia por tão elevado emprehendimento, promettendo-lhe todo o seu appoio, mas ajuntando que não confiava que a sua voz fosse bastante na camara, e que tinha vergonha da maneira pela qual esse negocio era considerado, d'aquelle lado da Mancha.

A votação do bill veio confirmar e explicar esta affirmação do distincto ministro inglez.

Na discussão o sr. Watkin fez notar as vantagens que esta construcção offereceria, dizendo que pela parte da França a Companhia já gastara 80:000 libras, e pela de Inglaterra os trabalhos haviam atingido já duas milhas ao largo, isto é, a decima parte da extensão do tunnel.

Combatteu os medos exagerados do estado maior inglez, demonstrando que o tunnel serviria ainda de auxilio no caso de bloqueio dos portos inglezes.

Respondeu-lhe Sir Hicks-Beach, propondo a rejeição do projecto em nome do governo, fundando-se em que, no caso de guerra, o tunnel poderia cair por complecto no poder dos inimigos, e o risco de uma invasão, n'este sentido augmentaria as despezas que o paiz está fazendo com o seu exercito.

As vantagens que o commercio tiraria d'esta obra não compensariam, disse, os prejuizos que a anciedade continua de uma guerra causaria.

Ainda lhe responderam lords Gladstone, Staag e Tyler, combatendo contra o sr. Vivian e lord Raudolph Churchill, e findo o debate a votação deu o resultado que acima indicamos, ficando mais uma vez addiado um dos maiores trabalhos da viação europea.

CAMINHOS DE FERRO HESPAÑOES

A linha transversal.—Pela direcção d'Obras Publicas, de Madrid foi auctorizada a transferencia do caminho de ferro de Plasencia a Astorga, feita pelo concessionario, D. Ramon Maria Lobo à companhia do Caminho de ferro do Oeste de Hespanha.

O sr. Bastissol parece que será o encarregado da construcção.

A escriptura de transferencia da linha foi layrada em 2 de junho e figuram n'ella, como membros do conselho de administração os srs. conde da Folgosa, Manuel Pedro Guedes, D. Ramon Lobo, D. Juan Rospide e D. Alberto Cuadra.

Linha particular em Toledo.—Começou a construcção de uma linha americana a vapor na província de Toledo dentro das extensas propriedades do sr. D. Rafael Vallet y Piquer e destinada a dar sahida aos grandes productos das mesmas, taes como madeiras de construcção, carvão, lenhas e cortiças.

A linha terá 40 kilometros por escarpadas serranias, dos quaes 36 são encravados nas terras do sr. Vallet.

De Villalba a Aviles.—Tem adiantado muito os trabalhos d'esta linha, redobrando-se de actividade para aproveitar as épocas de verão e outonno, a fim de que a abertura á exploração demore o menos possível.

Redução de tarifas. — O ministro do Fomento teve uma conferencia com os directores das diferentes linhas propondo-lhes fazerem uma certa redução nos preços dos transportes de mineraes, carvão, cereaes e gados, mediante umas certas compensações necessárias e correspondentes a este sacrifício.

Assim, comprehendemos.

De Villalba a Segovia. — Abriu no dia 1 esta nova linha hesdanhola que comprehende as estações de Villalba, Collado Mediano, Cercedilla, El Espinar, Otero-Herreros, La Losa e Segovia.

Pertence à Companhia do Norte.

OS VINHOS PORTUGUEZES NO MERCADO DE BORDEUS

A importancia das entradas de vinhos procedentes de portos portugueses, durante a 2.ª quinzena de junho, sobrecarregou o mercado de forma que difficultou bastante as transacções.

Mesmo assim, algumas grandes partidas se realizaram a preços baixos, 225 a 240 francos, porque tambem baixa era a sua qualidade.

As qualidades regulares collocam-se lentamente de 260 a 280 francos e as superiores de 300 a 320 francos.

A disposição dos compradores não é grande, porque a perspectiva da proxima colheita, em França, posto que bastante incerta, torna-os reservados a ponto de sómente se abastecerem á medida das sucessivas necessidades.

As ultimas chuvas ali, fizeram estragos nos vinhedos, porém não tão sensíveis que se possa receiar um mau resultado.

A procura dirige-se quasi exclusivamente para o barato; e como para tal fim as melhores qualidades são postas de parte, segue-se que, sendo um dos principaes empregos do vinho estrangeiro a exportação, de França para as Americas, em breve a continuar assim, os bons vinhos portuguezes poderão vantajosamente competir com os que a França envia em larga escala, principalmente para o Rio da Prata.

Apesar de tudo, é de esperar que o consumo dos vinhos portuguezes n'este mercado continuará sendo regular, como até aqui tem sucedido, sempre que se não dá uma aglomeração d'entradas como as da referida quinzena, que se elevaram a 6.689 cascos.

LINHA DE TORRES NOVAS

Proseguem com actividade os trabalhos de construção da linha de via reduzida que deve ligar a estação da linha de leste em Torres Novas com a villa, e seguir d'ali a Alcanena.

A extensão total d'esta linha é de 21,500 kilometros dos quaes 7, ou seja a parte da estação á villa, já estão construidos preparando-se para breve a abertura á circulação.

A construcção tem sido feita pela Companhia Real dos caminhos de ferro portuguezes, por contracto com a companhia constructora e exploradora d'aquelle linha, da qual é director o nosso amigo sr. Barão de Mattosinhos.

As machinas, carris e a demais obra de ferro e aço foi fornecida pela Fabrique Metallurgique Belge; as carruagens são do sistema americano mais aperfeiçoado, similhantes um pouco a uma das ultimas que a companhia Carris de ferro de Lisboa tem em circulação, a que é de corredor central.

O distinto electricista de Lisboa o sr. Hermann, foi encarregado da montagem dos apparelhos telephonicos que devem funcionar para o serviço da linha, os quaes são uma especialidade d'aquelle sr.

Daremos descripção desta pequena linha logo que ella abra á exploração.

NOVO CRUSADOR

A marinha francesa vae ser aumentada com mais um barco, o cruzador de 1.ª classe *Alger*.

O apparelho motor é da força de 8:000 cavallos.

As caldeiras serão do systhema Belleville construidas nas importantes officinas dos srs. Belleville & C.ª em Saint Denis e timbradas para uma pressão de 17 kilogrammas por centimetro quadrado.

Foi encommendada ao Creusot a construcção das machinas que serão de expansão tripla; a pressão da caixa divisoria será de 12 kilogrammas.

Como se vê o governo frances é o primeiro a reconhecer as grandes vantagens dos geradores Belleville.

DE LISBOA A LONDRES

Vae ser posta em vigor em breve uma nova tarifa para bilhetes directos da 1.ª classe entre Lisboa e Londres, via Madrid, Paris, Calais, Douvres.

O preço dos bilhetes é de 47^{1/2} réis, ou francos 262,50 incluindo todo o percurso de Lisboa a Londres, unicamente com excepção da traversia de Paris que é de conta dos passageiros.

Os bilhetes dão o direito do passageiro parar em Madrid, Escorial, Burgos, Bayonna, Bordeus e Paris, sendo de 30 dias o prazo de validade para se effectuar a viagem.

As novas carruagens do South-Eastern

Diz o *Railway-Times*:

M. M. Craven fréres, de Darnall, Sheffield, receberam da companhia do caminho de ferro do South-Eastern ordem de construirem 115 carruagens este anno. Estes carros serão do ultimo modelo e nada deixarão a desejar com relação a commodidade.

A maior parte d'esta encommenda, compor-se-ha de carruagens mixtas de 1.ª e 2.ª classe, munidas de gabinetes de toilette. Por causa do seu comprimento e com o fim de diminuir a trepidação o mais possivel, estas carruagens serão montadas sobre *trucks* de seis rodas. A illuminacão será feita a gaz. As carruagens serão similhantes ás fornecidas pela mesma casa constructora para os caminhos de ferro de Cheshire.

M. M. Craven fréres, estão construindo tambem um magnifico salão para o conselho.

SOCIEDADE DOS CAMINHOS DE FERRO DE MADRID A CACERES E A PORTUGAL

Pouco temos a accrescentar ao que no relatorio da Companhia real portugueza, que estamos publicando, se diz com respeito aos resultados da exploração d'esta rede em 1887,

A assembléa geral de 2 do corrente apreciou e approvou as contas do conselho que se resumem em:

Producto do exercicio de 1887..... 3.221:533

Complemento de garantia pago pela Companhia real portugueza..... 1.614:342

Receita total..... 4.835:875

Esta importancia foi distribuida por:

Despezas da exploração, pesetas..... 1.949:974

Juros das obrigações..... 2.385:901

Dividendo de 10 francos a cada uma das

50:000 accções da sociedade..... 500:000

Total..... 4.835:875

A assembléa reelegeu os administradores que a sorte designará para sahirem, os srs. Denfert-Rochereau e Barjona de Freitas.

OS PORTOS DE INGLATERRA

Uma estatística curiosa do movimento dos navios nos vários portos ingleses em 1887:

Londres, 75:614 navios, 19.500:515 toneladas; Liverpool, 32.275 navios 15.862:541 toneladas; Cardiff, 25:034 navios 10.978:571 toneladas; os portos da Tyne, 19:113 navios, 12.266:431 toneladas; Sunderland, 18:042 navios, 5.727:730 toneladas; Glasgow, 17:163 navios, 5.539:266 toneladas; Newport, 19:626 navios, 4.636:398 toneladas; Dublin 14:975 navios, 4.102:943 toneladas; Swanseaux, 13:858 navios, 2.758:644 toneladas.

ARREMATAÇÕES E CONCURSOS

Dia 17 — Na secretaria do conselho administrativo do arsenal da marinha.

1.º Grupo — Tijolos refractários, 4:000; ditos burros, 3:000; ditos refractários de cunha, 1:000.

2.º Grupo — Ferro em chapa Suecia de diferentes números, 1:000 kilogrammas; dito em chapa Best-Best idem, 12:000 kilogrammas; dito em varão Best-Best de diferentes dimensões, 8:000 kilogrammas; dito em barra guza 40:000 kilogrammas; dito em barra Best-Best de diferentes dimensões, 3:000 kilogrammas.

3.º Grupo — Arcos de pau para barril, 100 rodas; ditos para cunhetes, 50 ditas; adoellas para pipa, 200; pranchas de carvalho de 10 a 12 metros e de 12 a 14 metros de comprimento por 0^m,49, por 0^m,100 de grossura, 20 metros cúbicos; ditos de igual comprimento e largura e de 0^m,125 de grossura, 20 metros cúbicos; ditos idem e de 0^m,15 de grossura, 20 metros cúbicos; vigas de Pitc-pine, de 7 a 8 metros de comprimento por 0^m,32 a 0^m,46 em quadrado, 50 metros cúbicos; tábuas de pinho de Flandres, de 3^m,5 a 5^m,8 de comprimento, e de largura 0^m,23 e 0^m,075 a 0^m,078 de grossura, 350 metros cúbicos; vigas de massaranduba de 8 metros a 8^m,80 × 0^m,20 × 0^m,13 de largura, 20 metros cúbicos; freixo 9:000 kilogrammas; pranchas de ulmo 4 metros cúbicos; páus de peso, 2:000 kilogrammas.

4.º Grupo — Bomba Gaillot n.º 0, uma.

As propostas devem ser em carta fechada acompanhadas dos seguintes depósitos, seguindo-se licitação verbal: 5:000 réis para o 1.º grupo; 50:000 réis 2.º, 500:000 3.º, 9:000 4.º grupo.

Mesmo dia — Hospital de S. José — 500 toneladas de carvão Cardiff ou Escócia 1.ª qualidade.

Propostas em carta fechada.

Dia 18 — Estação de saúde em Belem, para 180:000 kilogrammas de carvão Cardiff de 1.ª qualidade. Propostas em carta fechada; depósito 30:000 réis.

Dia 19 — Alfândega de Lisboa, para modificação do seu telheiro na mesma alfândega. Licitação verbal; depósito 90:000 réis.

Dia 20 — Administração do círculo aduaneiro do Sul — 224,33 d'alvenaria em paredes. Licitação verbal.

Dia 21 — Secretaria do conselho d'administração do arsenal da marinha.

1.º Grupo — Corrente de arame de latão, n.º 12, 14, 15, 16, 100 metros. Estanho em barrinha, 600 kilogrammas. Ferro em arco, para tanoeiro, 1:000 kilogrammas. Folha de Flandres + C A, 100 caixas. Ditas, idem + C D, 60 caixas. Latão em varão de diferentes dimensões, 300 kilogrammas. Chumbo em rollo, n.º 3, 5 e 6, 2:000 kilogrammas. Tubo de gutta-percha com bicha, de diferentes dimensões, 200 metros. Dita, idem sem bicha, 20 metros. Tubo de chumbo, n.º 1 a 45, 2:000 kilogrammas. Gutta-percha macia, sem pano, de diferentes dimensões, 500 kilogrammas. Gacheta de patente, de diferentes dimensões, 200 kilogrammas. Pedras de amolar, 40. Ditas de asiar, 30. Fio fiado preto, 20 pacotes. Feltro alcatroado, 2:000 folhas. Cabo de arame, de diferentes dimensões, 5:000 kilogrammas.

2.º Grupo — Ferro em chapa, xadrez, 10:000 kilogrammas.

3.º Grupo — Pelles de carneiro, curtidas, 100. Ditas, idem, ordinárias, 50. Solla, 900 kilogrammas. Atanado especial, 500 kilogrammas. Dito, secco, 1:000 kilogrammas. Carneiras pardas, 100. Cordovões, 100.

4.º Grupo — Pita em ramo, 3:000 kilogrammas.

5.º Grupo — Areia do Alfeite, para fundições, 40 metros cúbicos. Dita para serviço de pedreiros, 30 metros cúbicos. Vergueiros para cabos de ferramenta, 600. As propostas devem ser em carta fechada, acompanhadas dos seguintes depósitos: Para o 1.º grupo 100:000 réis, 2.º 50:000, 3.º 60:000, 4.º 60:000, 5.º 30:000, seguindo-se licitação verbal.

Dia 21 — Sala do conselho administrativo de caçadores 6 — Reconstrução de 0:045,32 de telhado. Licitação verbal — depósito 22:000 réis.

Dia 23 — Direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste — cordame — Propostas em carta fechada, depósito 12:250.

DIRECÇÃO GERAL

DOS

CORREIOS, TELEGRAPHOS E PHAROES

4.ª REPARTIÇÃO

Serviço technico e do material

Faz-se publico que até ao dia 20 do mês de julho próximo futuro, pelas 12 horas do dia, se recebem propostas em carta fechada para a arrematação dos fornecimentos de 20:000 kilogrammas de fio de ferro zíncado, de 0^m,004 de diâmetro e de 12:000 campanulas de dupla saia completas.

As referidas propostas devem ser lançadas nas caixas que, para este fim, estão collocadas junto á porta da mencionada 4.ª repartição.

As propostas devem ser feitas separadamente para cada fornecimento e ser acompanhadas de documentos pelos quaes se prove terem os respectivos signatários depositado na Caixa Geral dos Depósitos a quantia de 100:000 réis.

As condições da arrematação e os preços da base podem ser examinados na mesma repartição desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde, em todos os dias não santificados nem feriados.

Direcção geral dos correios, telegraphos e pharoes, em 22 de junho de 1888.

Faz-se publico que até ao dia 21 de julho próximo futuro, pelas 12 horas do dia, se recebem propostas em carta fechada para a arrematação de 12 cofres á prova de fogo, que tenham approximadamente as dimensões seguintes:

Altura total, comprehendendo o socco e a cornija, 1^m,20.

Altura de corpo de caixa, 0^m,68.

Largura, 0^m,60.

Profundidade, 0^m,48.

As propostas acompanhadas de documento comprovativo do depósito de 100:000 réis, na Caixa Geral dos Depósitos, deverão ser lançadas, até á hora acima indicada, n'uma caixa destinada para este fim, e affixada junto da porta de entrada da referida repartição.

As demais condições do concurso podem desde já ser examinadas na referida repartição em todos os dias não santificados nem feriados, desde as 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Direcção geral dos correios, telegraphos e pharoes, em 23 de junho de 1888.

O CONSELHEIRO DIRECTOR GERAL,
(a) *Guilhermino Augusto de Barros.*

LINHA URBANA DE LISBOA
ESTADO GERAL DE AVANÇO DO TUNNEL
Referido a 14 de julho de 1888

Attaques	Galeria pequena	Galeria grande	Desan-	Aboba-	Aboba-	Pés di-	Totais
			ches	das	das com pés	reitos sem ab-	
Poço n.º 1..	107	54	15	125	—	—	301
» 2..	156	138	10	105	—	—	409
» 3..	—	—	139	372	—	—	511
» 4..	182	111	15	224	—	—	532
» 5..	113	144	20	162	51	—	490
» 6..	—	—	23	—	265	82	370
<i>Totaes..</i>	558	447	212	988	316	82	2:613

BOLETIM FINANCIERO

Lisboa, 14 de Julho de 1888.

Os jornaes financeiros de Berlim e de Londres registram com satisfação o numero e importancia das operaçoes financeiras efectuadas no primeiro semestre do corrente anno, e os bons auspicios com que começo o segundo semestre.

Se o anno de 1888 tem corrido, financeiramente fallando, favorável áquelles mercados, ao nosso não tem corrido mal. Assim, além da alta extraordinaria dos titulos de divida fundada de 3 e de 5 %, registra-se, como prova concludente da desafogada situação que atravessamos, o exito do emprestimo de 4 %, 1888, com premios, e a emissão complementar de 5.500 contos de accões do banco de Portugal.

Diferente porém tem sido a sorte dos dous ultimos titulos criados: o primeiro cota-se abaixo do preço da emissão; o segundo com premio avultado.

Na natureza dos titulos, e sobretudo no modo da emissão, devemos procurar a razão do facto. Com efeito, o emprestimo de 1888, sendo de juro inferior ao da taxa de capitalização do mercado, como não podia deixar de ser, em compensação da vantagem dos premios, tem carácter muito mais accentuado de valor d'especulação, e por isso sujeito a oscillações de maior amplitude do que outro qualquer cujas vantagens não comprehendam uma parte aleatoria como são os premios.

Por outro lado, na subcripção intreveiu a especulação que contava com a rapida collocação do titulo, nas condições especiaes do nosso mercado interno, em que as pequenas economias abundam. Esta esperança falhou, todavia, em parte, visto como, sendo o engodo dos premios o principal elemento que para esse fim havia, a venda do direito aos premios que alguns grandes possuidores dos titulos começaram a fazer, fez com que o publico visse n'estes um meio de jogar em loteria de preferencia a um emprego de capital mais vantajoso do que o deposito em caixas económicas.

Na emissão das accões do Banco de Portugal procurou-se quanto possível evitar a intervenção da especulação, pelo menos da que não tendo recursos, é ordinariamente a principal autora das oscillações que se dão nos titulos cuja collocação se não pode fazer rapidamente.

D'ahi a alta das accões que vão sendo facilmente absorvidas para emprego, com vantagem das mãos fortes que de principio sustentaram os titulos, de forma a não cairem abaixo do preço da emissão, como infallivelmente teria sucedido se se tivesse deixado a pequena especulação interessar-se na subcripção, por forma superior ás suas forças e recursos.

Como dissemos, a alta dos valores de divida publica de 3 % e 5 % tem sido notável no nosso mercado, se bem que lá fóra os preços sejam mais altos, o que em parte se explica pelo facto dos coupons não serem sujeitos ao imposto de rendimento senão no nosso país.

Todos os demais valores mais ou menos tem melhorado com a alta das inscripções e obrigações amortisaveis de 5 %, do thesouro, tendo-se accentuado a procura d'accões de bancos, não obstante a decidida preferencia do publico pelos valores de rendimento fixo, preferencia que chega ao ponto de se adquirirem alguns titulos acima do par, não obstante o risco da perda do premio, como sucede com as obrigações do Credito Prédial que são incontestavelmente os titulos mais bem aceites pela pequena capitalização. Os ultimos preços cotados são os seguintes:

Inscripções d'assentamento	60,20-60,05
" de coupons	60,20-60,05
Fundos externos	62,65
Emprestimo de 1879	90.900
" 1881	91.100
" 1887	91.100
" 1888	21.300
Fundos hespanhóes internos	66,15
" ext. (com o coupon de 1 julho)	69,30
Obrigações prediaes 5 % assentamento	91.800
" coupons	92.000
" do Banco Ultramarino	87.000
" da Companhia das aguas, coupons	87.600
" da C.ª Nacional dos Cam.º de f. 1.º 88	85.800
" 2.º 88	83.700
" do Caminho de ferro atravez d'Africa	81.700
Accões do Banco de Portugal	145.000
" " " Ultramarino	43.000
" " " Lusitano	100.200
" " " Commercial de Lisboa	108.700
" " " Lisboa & Açores	106,00
" " " do Povo	7.300
" da C.ª real dos caminhos de f. portuguezes	113.000
" " " Lezirias	587.000
" " " das aguas	39 %
" " " do gaz	128.000
" " " dos Carris de ferro	63.000

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

São prevenidos os srs. accionistas d'esta Companhia de que, em virtude da resolução da assembléa geral tomada em sessão de hoje, será pago desde o dia 2 de julho proximo futuro, o complemento do dividendo relativo ao exercicio de 1887, ou 2.700 réis por accão que junto a 2.700 réis já distribuidos por conta, prefa o total de 5.400 réis fixados pela mesma assembléa para o dividendo do referido exercicio por cada accão. Este pagamento é sujeito ao imposto de rendimento em Portugal e effectuar-se-ha em troca do coupon n.º 53.

Em LISBOA — na séde da Companhia.

- » PARIS — na Société Générale de Credit Industriel, et Commercial, 72, rue de la Victoire, e no Credit Lyonnais, boulevard des Italiens, 19.
- » LONDRES — na casa dos banqueiros Glyn Mills Currie & C.º
- » LYON — na Sociedade Lyonnaise de Depots et Comptes Courantes.
- » BRUXELLAS E GENOVA — nas caixas succursaes do Banco de Paris e dos Paizes Baixos.

Lisboa, 30 de junho de 1888.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortisar em 1 de julho de 1888 conforme o disposto no titulo 4.º dos estatutos, coube a sorte aos numeros 629 e 5:604 de lb. 100 e n.ºs 11:382, 11:934, 19:212, 22:197, 22:635, 29:494, 37:536, 44:964, 54:172 e 55:208 de lb. 20.

O pagamento do coupon, e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de julho proximo.

No Porto, na séde da Companhia, rua Nova da Alfandega, 22.

Em Lisboa, no London & Brazilian Bank, Limited.

Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited.

Em Paris, no banque d'Escompte de Paris.

Em Amsterdam, em casa dos srs. Westendorp & C.º

Em Bruxellas, em casa dos srs. J. Mathieu & Fils.

Porto, 20 de junho de 1888.

O PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Carlos Lopes

* SERVIÇO DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Esta Companhia faz publico que a administração do Círculo Aduaneiro do Sul, tendo em vista que, a circunstancia de serem passadas no arquivo as certidões d'origem requeridas a respeito de mercadorias estrangeiras, que pelas vias ferreas se expedem em transito para Hespanha, entorpece as respectivas transacções commerciaes; determinou em sua ordem n.º 113 art. 1.º o seguinte:

Fica auctorizado o chefe da delegação aduaneira do Norte e Leste a passar as certidões de transito de que se trata, á vista das competentes guias, em acto continuo ao de ser numerada a competente expedição, e mediante a apresentação da respectiva nota sellada.

Lisboa, 4 de julho de 1888.

O DIRECTOR DA COMPANHIA

Pedro Ignacio Lopes.

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

BOLSAS	Maior cotação desde 1 de janeiro	DIAS													
		2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	—	—
De Lisboa															
Acc. C. R. Port...	118.000	...	...	...	...	...	...	113.300	113.000	...	113.000	...	...	...	...
» Beira Alta...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
» C. Nacional...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
» Carris Lisboa	64.200	...	...	...	...	63.000	...	...	63.000	...	...	...	...	63.000	...
» Asc. Mechan...	30.500	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Obrig. C. R. Port.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
» Beira Alta...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
» C. Nacional	85.900	84.800	...	...	85.800	...	...	83.600	...	83.600	83.700	...	...	...	...
» Atr. Africa.	85.300	81.500	...	82.400	82.000	82.000	81.700	81.900	82.000	...	81.700	81.700	81.700	...	...
De Paris															
Acc. C. R. Port...	660	...	650	...	...	...	...	647,50	647,80	647,50	632,50	635	632,50	...	...
» Beira Alta...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
» M. C. P....	210	210	210	210	...	200	202,50	205	205	205	205	...	...	...	...
» Norte Hesp...	305	287,50	286,25	287,50	285	...	281,25	281,25	281,25	281,25	281,25	281,25	281,25	...	...
» M. Z. A....	268,75	262,50	262,50	265	263,75	255	...	...	...	...	...	...	...	...	...
» Andaluzes...	322	...	297,50	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
» Lombardos...	187,50	198,75	200	195	193,75	193,75	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Obrig. C. R. Port.	360	352	335,50	335,50	352	351	360	360	355	355	360	360	360	...	...
» M. C. P...	339,75	335,50	335	336	335	337,50	339	339,75	...	...	...	...	...	...	...
» N. H., 1.º h.	385	375	375	376	375	375,50	...	...	...	...	...	...	...	...	...

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERÍODO DE EXPLORAÇÃO	RECEITAS NO PERÍODO						DIFERENÇA				DESDE 1 DE JANEIRO	
		1888		1887		A MAIS		A MENOS		TOTAES		1888	1887
		KIL	TOTAES	KILO-METRI-CAS	KIL	TOTAES	KILO-METRI-CAS	TOTAES	KILO-METRI-CAS	1888	1887		
PORUGAL	de 1 a 30 de Junho	506	Réis 44.100:000	87:154	506	Réis 42.900:000	84:782	Réis 1:200:000	2:372	...	...	1.478.300:000	4.435.060:000
Leste e Norte	25 a 8 de Julho	...	46.000:000	90:900	...	41.900:000	82:806	4.100:000	8:103	...	...	4.224.300:000	4.476.960:000
Ramal de Cac.	25 a 8 de Julho	72	1.150:000	15:972	72	1.120:000	15:694	30:000	278	...	...	215.900:000	314.100:000
» » Coim.	25 a 8 de Julho	...	1.100:000	15:277	...	1.080:000	15:000	20:000	277	...	...	226.900:000	324.900:000
Cintra-Torres	25 a 8 de Julho	2	175:000	87:500	2	200:000	100:000	...	...	25:000	112.500	383.500:000	382.000:000
Tor.** F. Alf. ¹⁰⁰	25 a 8 de Julho	140:000	70:000	...	160:000	80:000	...	...	20:000	10:000	397.500:000	398.000:000	
Cintura	25 a 8 de Julho	74	7.988:000	107.905	74	6.764:030	91:405	1.223:970	16:500	...	...	1129.175:80	481.973:50
Sul e Sueste	25 a 8 de Julho	6.068:000	82:000	...	4.742:560	64:088	1.325:440	17:912	...	...	1189.855:80	529.991:00	
Minho	10 a 16 de Junho	97	3.409:000	35:144	...	...	...	...	...	...	...	419.731:40	...
Douro	17 a 23 de Junho	3.196:000	21:000	...	...	...	...	...	...	...	...	451.691:40	...
Beira-Alta	14 a 17 de Junho	8	599:000	74:875	...	...	...	...	...	...	...	2.877:800	...
Porto á Povoa	16 a 31 de Maio	34	1.352:310	39:773	33	1.185:985	35:938	166:325	3:835	...	...	3.403:800	...
Guimarães	10 a 16 de Junho	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
HESPAHNA	de 1 a 30 de Junho	1869	Pesetas 974:773	521,54	1869	Pesetas 953:468	510,14	Pesetas 21:305	11,40	...	...	2147.834	235.1420
Alicante	17 a 23 de Junho	...	1.042:515	557,96	1869	1.011:813	541,36	30:702	16,60	...	...	235.3220	225.534791
Andaluzes	3 a 9 de Julho	793	219:834	277,21	793	182:574	230,23	37:260	46,98	...	...	520.0651	538.1987
Madrid Caceres	17 a 23 de Junho	429	61:158	142,56	429	62:500	145,68	...	...	1:342	3,12	139.3364	142.3662
	24 a 30 de Junho	59:957	139,76	...	75326	175,58	...	15:369	35,82	1453322	1498988		

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

RELATORIO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

(Continuado do n.º 8)

SITUAÇÃO FINANCEIRA

As despesas levadas até 31 de dezembro de 1887, á conta de «Estabelecimento» são:

Designação	Construção e gastos gerais	Material circulante	Total
LINHAS EM EXPLORAÇÃO			
1.º Leste e Norte.....	19.567.581.5558	815.582.5220	20.383.163.5778
2.º Ramal de Caceres.....	1.258.823.5457	219.947.5001	1.458.770.5458
3.º Ramal de Coimbra.....	110.399.5573	-	110.399.5573
LINHAS EM CONSTRUÇÃO			
1.º Lisboa Cintra e Torres Vedras.....	3.726.143.5311	166.713.5559	3.892.856.53870
2.º Torres Vedras Figueira Alfarelos.....	4.347.306.5484	356.522.5364	4.703.828.5848
3.º Beira Baixa.....	1.546.854.5576	-	1.546.854.5576
4.º Ramal de Santa Apolonia a Benfica.....	295.805.5245	-	295.805.5245
5.º Linha Urbana.....	500.306.5546	-	500.306.5546
6.º Linha de Cascaes e obras do Tejo.....	173.979.5588	-	173.979.5588
ESTUDOS DE NOVAS LINHAS			
1.º Linhas a classificar.....	4.713.5527	-	4.713.5527
Totaes.....	31.631.913.5865	1.558.765.5144	33.190.679.5000

Os recursos realizados até 31 de dezembro de 1887, montam a somma de réis.....
Deduzindo o capital dispendido, segundo a conta do «Estabelecimento» até á mesma data..

O excedente do capital sobre as despesas do «Estabelecimento» é portanto de réis.....

O capital realizado é representado como segue: 70.000 acções de 90\$000 réis cada uma que produziram réis.....

522.247 obrigações de 3 % do valor nominal de 90\$000 réis que produziram réis.....

100.000 obrigações de 4 % do valor nominal de 90\$000 réis que produziram réis.....

95.000 obrigações de 4 1/2 % do valor nominal de 90.000 réis que produziram réis.....

Subvenção recebida do Governo Portuguez para a construcção do ramal de Coimbra réis.....

Total igual.....

Os encargos para juro e amortisamento das obrigações foram de réis.....

A divisão d'estes encargos foi feita do modo seguinte:

Encargo correspondente ao custo das linhas em exploração e á importancia da conta em suspenso que faz face aos encargos das linhas de Madrid Caceres Portugal a cargo das linhas em exploração, deduzido o capital das acções.

1.077.578\$107

Encargo correspondente ao capital do «Estabelecimento» das linhas em construcção, do estudo de novas linhas a classificar, do excedente do capital de construcções.....

1.149.825\$096

Total igual, réis.....

2.227.403\$203

Para a amortisamento das obrigações, comprehendida n'estes encargos, fizeram-se sorteios em 28 de abril, 19 de agosto, 24 de outubro e 10 de dezembro de 1887.

O reembolso das 2.394 obrigações sorteadas na importancia de réis 215.460\$000 principiou em 1 de julho de 1887 para as sorteadas em 28 de abril, e no 1.º de janeiro do corrente anno para as dos outros sorteios, sendo os numeros das obrigações sorteadas os que constam das quatro listas juntas ao presente relatorio.

O numero das obrigações amortisadas até 31 de dezembro de 1887 é como segue:

30.381 obrigações de 3 % das quaes 5.534 antes de lançadas em circulação, representando o reembolso das restantes 24.847, a somma de réis, 2.236.230\$000 que junto ás 2.206 sorteadas em 19 de agosto e pagas no corrente anno por conta do exercicio de 1887, prefaz 32.587 obrigações amortisadas.

88 obrigações de 4 % representando um capital reembolsado de réis 7.920\$000 cujo pagamento teve principio no 1.º de janeiro do corrente anno.

100 obrigações de 4 1/2 % representando um capital reembolsado de réis 9.000\$000, cuja importancia foi paga a partir de 1 de julho de 1887, réis 4.410\$000 e os restantes, réis 4.590\$000 a partir de 1 de janeiro do corrente anno.

O capital amortisado fica pois sendo de réis 2.451.690\$000, e o numero de obrigações em circulação no 1.º de janeiro de 1888, ficou assim reduzido:

Obrigações de 3 % já deduzidas as amortisadas e mais 47.219 retiradas da circulação e devidamente cancelladas, entrando n'este numero as 8.977 que existiam em carteira, por inversão da reserva especial.....

495.194

Obrigações de 4 % já deduzida a respectiva amortisamento.....

99.912

Obrigações de 4 1/2 % já deduzidas as respectivas amortisações.....

94.900

O numero de accões amortisadas até 31 de dezembro de 1887 foi de 589 representando um capital de réis 53.010\$000.

As accões sorteadas em 10 de dezembro de 1887 para amortisamento correspondente áquelle exercicio, que são reembolsaveis a partir de 1 de janeiro do corrente anno, representam 26 titulos e a importancia de réis 2.340\$000, o que dá um total de 615 accões amortisadas e um capital de réis 55.350\$000.

Ficaram portanto em circulação no 1.º de janeiro do corrente anno 69.385 accões representando o capital reembolsavel durante a concessão de réis 6.244.650\$000.

Os impostos a cargo da companhia, relativos ao dividendo distribuido ás accões, e que foram pagos no exercicio de 1887, montam á somma de réis 31.970\$070.

COLLOCAÇÃO DE OBRIGAÇÕES

Foram collocadas no exercicio de 1887 as obrigações de 4 e 4 1/2 % cuja emissão foi autorizada pelo Governo Portuguez sendo estas em numero de 95.000 que produziram réis.....

7.690.500\$000

e aquellas em numero de 100.000 que produziram.....

7.425.000\$000

O producto das primeiras é destinado á construcção da linha da Beira Baixa, e das segundas á construcção das linhas urbana e de Cascaes, e ao resgate de obrigações de 3 %, achando-se este resgate efectuado como já foi indicado n'outro lugar.

SITUAÇÃO GERAL DAS CONTAS

A situação geral das contas apresenta um saldo credor de réis.....

10.750.741\$457

Este saldo está representado, segundo o balanço dos nossos livros em 31 de dezembro de 1887, por:

Caixa da Delegação em Paris e Banqueiros no estrangeiro.....

1.161.974\$032

Caixa e Banco em Lisboa.....

2.303.632\$563

Deposito no ministerio da fazenda.....

4.992.179\$540

Titulos depositados para garantia da construcção do caminho de ferro da Beira Baixa.....

354.650\$000

Titulos de credito.....

598.305\$322

Letras do thesouro a receber.....

1.340.000\$000

Total igual réis.....

1.938.365\$322

10.750.741\$457

Não permittendo o estado em que actualmente se encontram as diversas construções da companhia que o novo inventario geral conforme com a classificação aprovada na assembléa geral de 10 de setembro de 1887, seja definitivamente organizado desde já, e dependendo imediatamente d'este trabalho a remodelação da escripturação de que se tratou na mesma assembléa, não entendeu o vosso conselho de administração opportuno usar por enquanto da auctorização que lhe confere o art.º 5.º dos estatutos que diz respeito ao aumento do capital.

Capítulo II — Exploração

1.ª Secção Linhas Portuguezas

RECEITAS DO EXERCICIO DE 1887

ANTIGA REDE

CONSIDERAÇÕES GERAES

As receitas da exploração das linhas de leste e norte e ramaes de Caceres e Coimbra apresentam no exercicio de 1887 um aumento sobre as receitas do exercicio de 1886, indicado no seguinte mappa:

	Importâncias		Diferenças a favor de 1887	
	Em 1886 Réis	Em 1887 Réis	Totais Réis	Por %
Receitas do trafego liquidas de impostos	2.485.248.5440	2.511.689.5362	26.440.5922	1,06 %
Receitas fóra do Trafego	60.764.5150	62.142.5759	1.378.5609	2,26 %
Total	2.546.012.5590	2.573.832.5421	27.819.5534	1,09 %

Este aumento de receitas sobre o anno de maior rendimento da exploração das nossas linhas, posto que seja apenas de 1,09 %, é muito importante, porque o exercicio de 1886 foi extraordinario pelo grande movimento de passageiros, provenientes dos festejos em Lisboa, por occasião do casamento de Sua Alteza o principe real, e pelo trafego completamente anormal de vinhos, que teve logar nos primeiros mezes d'aquelle anno. Por conseguinte não tendo havido no exercicio de 1887 causa alguma extraordinaria para aumento do trafego nas nossas linhas, e tendo além d'isso a abertura das linhas de Lisboa-Cintra-Torres, desviado uma parte do trafego da zona d'aquelle linha que affluia á de leste, o rendimento da antiga rede teve um aumento no seu proprio trafego, que veio equilibrar a falta das receitas extraordinarias, fazendo com que as ordinarias e provenientes do seu trafego proprio excedessem as do exercicio de 1886.

Para este desenvolvimento das receitas das linhas, concorreram além das condições prosperas do paiz, que se vae desenvolvendo em todos os pontos servidos pelas linhas ferreas, algumas modificações importantes feitas no modo de exploração da nossa rede durante o anno findo, que facilitaram consideravelmente o movimento de passageiros e mercadorias.

Estas modificações consistiram principalmente em promover o transito de passageiros, aumentando a velocidade dos comboios, que servem toda a linha, em fazer um serviço de trens mais fre-

quente e relativamente rapido nas proximidades dos dois centros importantes Lisboa e Porto, para servir os arredalhes d'estas duas cidades, e em separar o serviço de mercadorias, de modo que estas podessem com menor demora ser entregues nos respectivos destinos.

N'esta conformidade, aumentou-se a velocidade dos comboios ordinarios principalmente entre Lisboa e Porto. Estabeleceu-se um serviço rapido ligado com a companhia dos wagons-lits entre Lisboa e Madrid e entre Lisboa e Porto, e creou-se um comboio directo de mercadorias entre estas duas ultimas cidades, bem como serviços de comboios curtos nas suas proximidades.

Além d'isto, obtivemos das companhias interessadas uma tarifa reduzida para a condução de mercadorias de França para Portugal, em transito por Espanha, a qual nos permitte o chamar ás nossas linhas uma parte importante do trafego existente entre os dois paizes, com especialidade o de França para Portugal, e pozemos em vigor os transportes das encomendas postaes para Portugal de além dos Pyreneus, que anteriormente seguiam pela via marítima, trafego que se tornou de dia para dia mais importante, sendo a média de cerca de 227 encomendas postaes diárias no exercicio findo dando-nos um producto de 7.330.000 réis em cifra redonda.

O movimento de passageiros e mercadorias nos exercícios de 1886 e 1887 foi o seguinte:

	Quantidades		Diferença em 1887	
	1886	1887	a mais	a menos
<i>Movimento total</i>				
Passageiros — numero	1.275.695	1.351.340	75.645	
Mercadorias — Grande velocidade — toneladas	15.252	18.938	3.686	
" — Pequena velocidade — "	555.886	553.438		2.748
<i>Movimento interno</i>				
Passageiros — numero	1.241.608	1.311.625	70.017	
Mercadorias — Grande velocidade — toneladas	12.916	16.737	3.841	
" — Pequena velocidade — "	486.633	479.483		7.150
<i>Movimento internacional pelas fronteiras</i>				
Passageiros — numero	34.087	39.685	5.598	
Mercadorias — Grande velocidade — toneladas	2.820	2.181		639
" — Pequena velocidade — "	66.505	76.403	7.898	

O exame d'este mappa mostra que houve no exercicio de 1887 um aumento de 5,93 % no numero total de passageiros transportados nas nossas linhas; um aumento de 24,16 % na tonelagem total de grande velocidade, e uma diminuição de 0,49 % na de pequena velocidade.

No movimento internacional o aumento no numero de passageiros foi de 16,42 %, o das mercadorias em pequena velocidade

de 14,88 % havendo uma diminuição de 29,29 % na grande velocidade.

No movimento interno houve um aumento de 5,34 % no numero de passageiros, de 29,78 % na grande velocidade, e uma diminuição de 1,49 % na pequena velocidade.

O producto d'este trafego foi:

	Importâncias		Diferenças em 1887
	1886 reis	1887 reis	
<i>Producto do tráfego total</i>			
Passageiros	1.078.469 \$409	1.087.690 \$518	9.221 \$109
Mercadorias — Grande velocidade	205.212 \$608	218.588 \$120	13.345 \$512
" — Pequena velocidade	1.201.336 \$423	1.205.410 \$724	3.874 \$301
Total	2.485.248 \$440	2.511.689 \$362	26.440 \$922
<i>Producto do tráfego interno</i>			
Passageiros	996.953 \$365	994.117 \$037	2.836 \$328
Mercadorias — Grande velocidade	168.793 \$900	189.188 \$999	20.395 \$099
" — Pequena velocidade	1.009.859 \$693	1.002.169 \$324	7.690 \$369
Total	2.175.606 \$958	2.185.475 \$360	9.868 \$402
<i>Producto do tráfego Internacional</i>			
Passageiros	81.516 \$044	93.573 \$481	12.057 \$437
Mercadorias — Grande velocidade	36.448 \$708	29.399 \$121	7.049 \$587
" — Pequena velocidade	191.676 \$730	203.241 \$400	14.564 \$670
Total	309.641 \$482	326.214 \$002	16.572 \$520

O que dá para o producto do tráfego internacional um aumento importante, tanto nos passageiros como na pequena velocidade em relação ao exercício de 1886 e um pequeno aumento no do tráfego interno nas linhas, o qual corresponde como indicámos, a um aumento importante, attendendo a que o tráfego n'este exercício não teve motivo algum extraordinário para se desenvolver, e que tivemos apenas um movimento de 90.602 toneladas de vinho, quando em 1886 tivemos 131.659 toneladas e os seguintes productos d'estes transportes:

em 1887 reis 161.185 \$069
" 1886 " 211.275 \$900

Gregorio Manterola

S. Sebastião — HESPAÑA

Offerce os seus serviços aos srs. engenheiros, arquitectos e construtores, para executar quaesquer obras que lhe confiem, de elevação, condução e distribuição de águas. A experiência adquirida por esta casa, nos muitos anos em que se tem dedicado especialmente a esta classe de trabalhos, e os conhecimentos técnicos e práticos do engenheiro encarregado da direcção dos mesmos, são garantia segura que ella oferece aos seus clientes. Ha sempre em deposito

Tubos de todas as classes

Marcos fontenários

Torneiras, Chaves de passagem

Bocas de rega e incendio

e todo o demais material para abastecimento d'água.

Motoras a vapor e hidráulicos. Machinas industriais e agrícolas

Bombas e apparelhos elevadores de água, para abastecimento de povoações, rega, e usos industriais

LADRILHOS REFRACARIOS

Dão-se esclarecimentos, catálogos e preços do material posto em qualquer ponto de Hespanha ou de Portugal.

Engenheiro — D. Manuel Garbayo y Moreno.

Sociedade geral de Phosphatos de Cáceres

PRODUCTOS A VENDA

Phosphato de cal em bruto e finamente moido.

Superphosphatos ordinarios ate, 30% concentrados, ate 45% ou 50%.

Ácido phosphorico liquido, concentrado, ate 60%.

Adubo especial para aliviar terras fortes. Adubos preparados de encommenda para toda a classe de terrenos e de culturas.

Ácido sulphurico.

Os pedidos de preços e outros promotores podem dirigir-se em carta ao

Sr. Director de la Sociedad general de Fosfatos de Cáceres

Aldea-Moret, Cáceres

DESIGNAÇÃO DA REDE
A extensão da rede explorada em 1887 é igual á que se explorava em 1886, e comprehende as seguintes linhas:

Leste e Norte	506
Ramal de Cáceres	72
" " Coimbra	2
	580

PRECURSO DOS TRENS

O numero de kilometros de trem fornecidos á exploração, foi o seguinte:

Redes	Combóios		Diferenças em 1887
	1886	1887	
Leste e Norte	915.721	1.008.789	93.062
Passageiros	573.003	589.950	16.947
Mercadorias	4.488.724	4.598.733	110.009
Total	55.007	62.263	7.256
Ramal de Cáceres	46.600	59.628	13.028
Total	101.607	121.891	20.284
Ramal de Coimbra	5.591	5.904	313
Passageiros	2.783	2.920	137
Mercadorias	8.374	8.824	450
Total	976.319	1.076.950	100.631
Reunidas	622.386	652.498	30.112
Total	4.598.705	4.729.448	130.743

Cóntinua

FUNDIÇÃO PRIMITIVA VALENCIANA

E OFICINAS DE CONSTRUÇÃO

MR. MARCO & C.º

(Sucessores de Cases)

Diplomas de honra:
Madrid
e Valencia em 1883

VALENCIA-199, San Vicente, 199-HESPAÑA

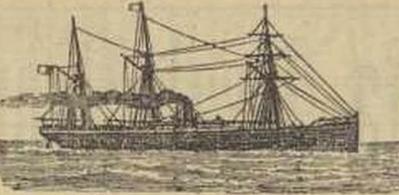
14 primeiros premios
em varias
exposições

Única fábrica hespanhola que obteve 2 premios na Exposição Universal de Philadelphia, por máquinas de vapor

ARMAÇÕES, PONTES	PRENSAS HYDRAULICAS
Caldeiras de vapor	e de parafusos
GRUAS E TORNOZ	NORAS E BOMBAS
Máquinas de serraf	de todos os sistemas
MOINHOS	MATERIAL COMPLETO
para arroz farinhas e azei-	DE MINAS
tonas	Turbinas e Rodas hidráulicas
MACHINAS DE VAPOR	Aparelhos para fábricas de chocolate
de 2 a 400 cavalos. Grande economia	Fundição de todas as classes
EM CONSUMO DE COMBUSTIVEL	MAQUINARIA COMPLETA
sem competencia	para a fabricação de
	Ladrilhos, Mosaicos, Azulejos e Tijolos

As nossas máquinas de vapor recommendam-se pela sua regularidade e perfeição para instalações de luz eléctrica

Catálogos e prospectos gratis



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 23 de julho

O paquete ELBE

Para S. Vicente, Pernambuco, Maceió, Rio de Janeiro,
Montevideo e Buenos-Aires

Esperado em 19 ou 20 de julho

O paquete TAMAR

Para Southampton e Antuerpia

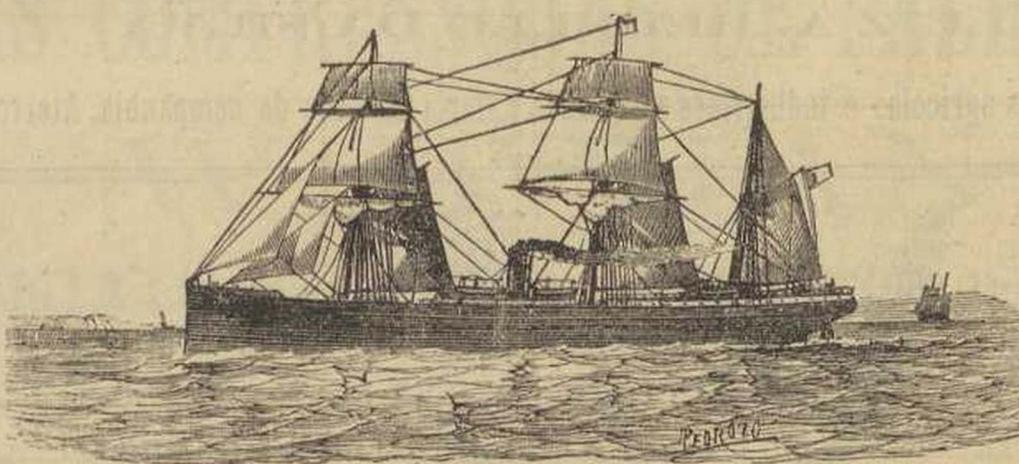
As accommodações para passageiros são inexcedíveis em conforto, havendo a bordo destes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar,

Ha a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e criados portuguezes.

AGENTES

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

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



EMPREZA AFRICANA

DE

NAVEGAÇÃO A VAPOR

CARREIRA REGULAR

ENTRE

LISBOA e os portos da AFRICA OCCIDENTAL

O vapor portuguez IBO sahirá de Lisboa em 20 de julho, para

S. Thomé, Príncipe, Ambriz, Loanda, Novo Redondo,
Benguela e Mossamedes

Os AGENTES

Henry Burnay & C.º

10, RUA DOS FANQUEIROS, LISBOA.

Carreira Regular de Vapores

ENTRE

Lisboa e Bordeus

Servida pelos vapores

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

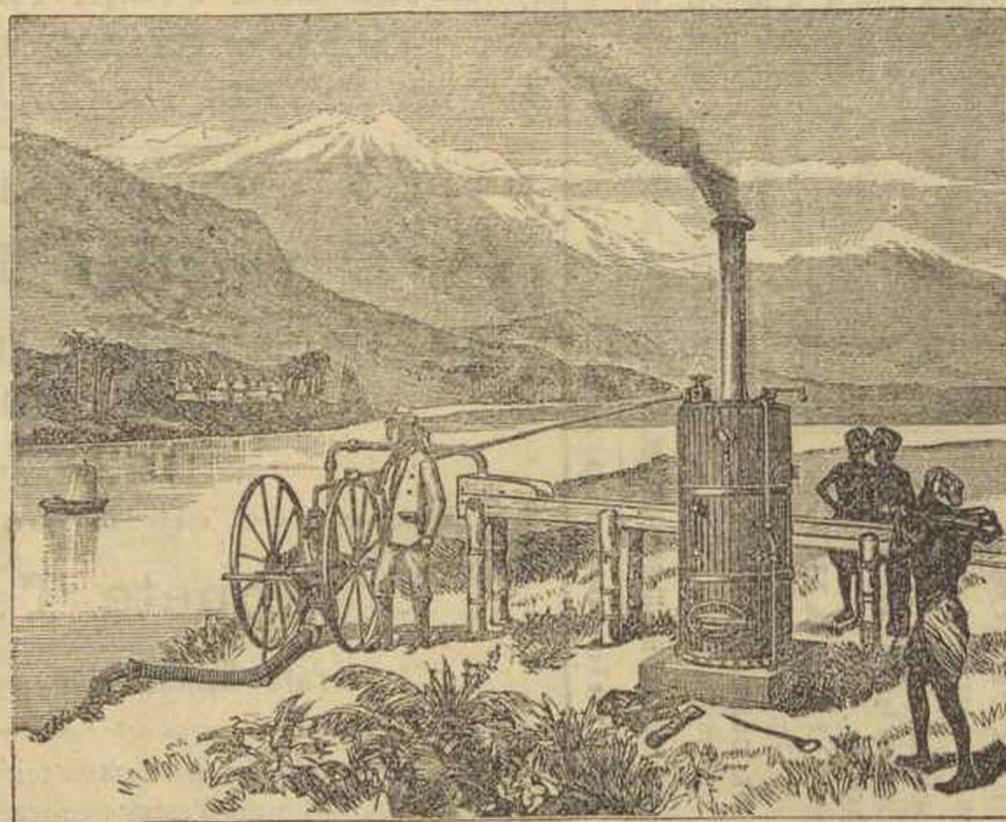
AGENTES

Henry Burnay & C.º — Lisboa

Prytz & C.º — Bordeus

Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza

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



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

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

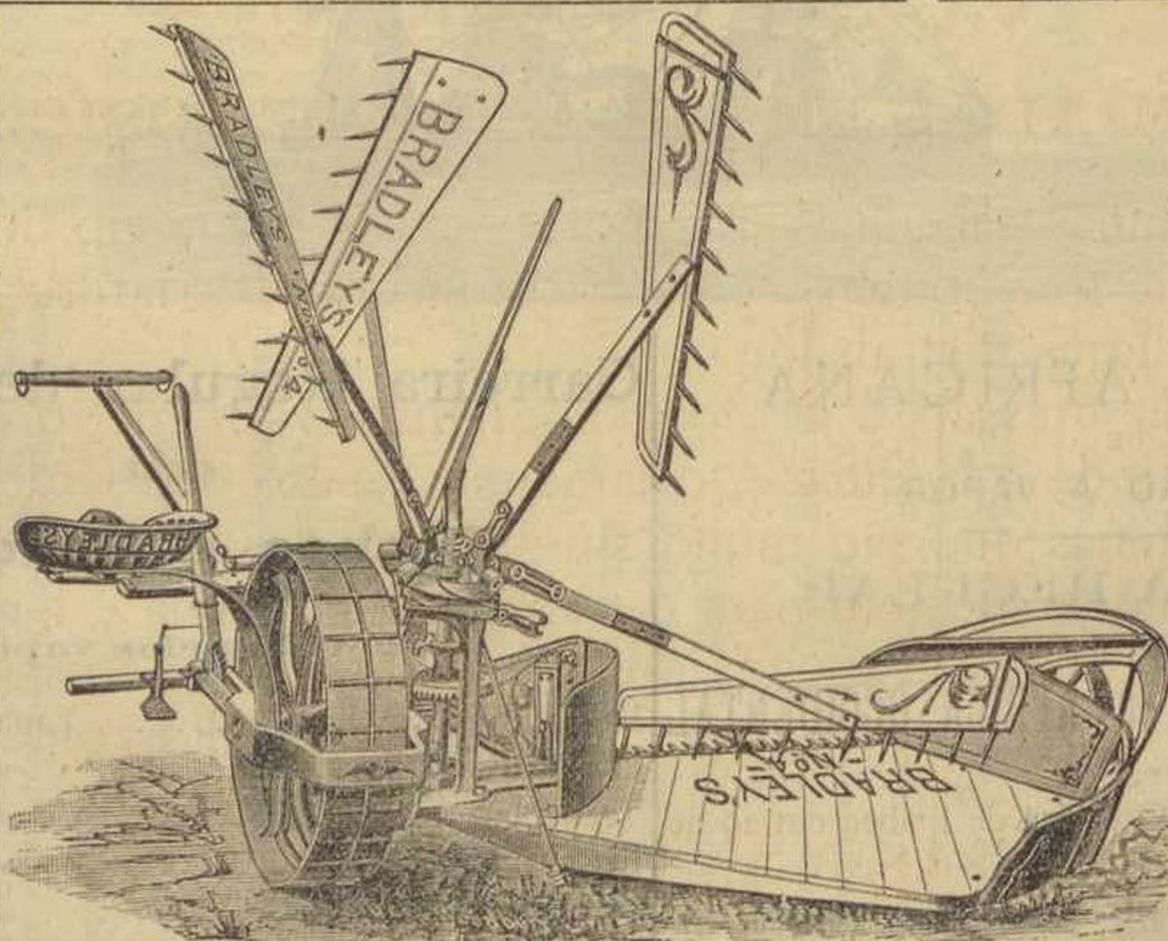
Adubos chimicos e organicos para todas as culturas unicos preparados em Portugal bem pulvorisados e premiados com
Diploma de Merito na Exposição Industrial do Porto pela sua riqueza e perfeição de fabrico

Analyses de terras feitas no laboratorio da companhia pelo distinco 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

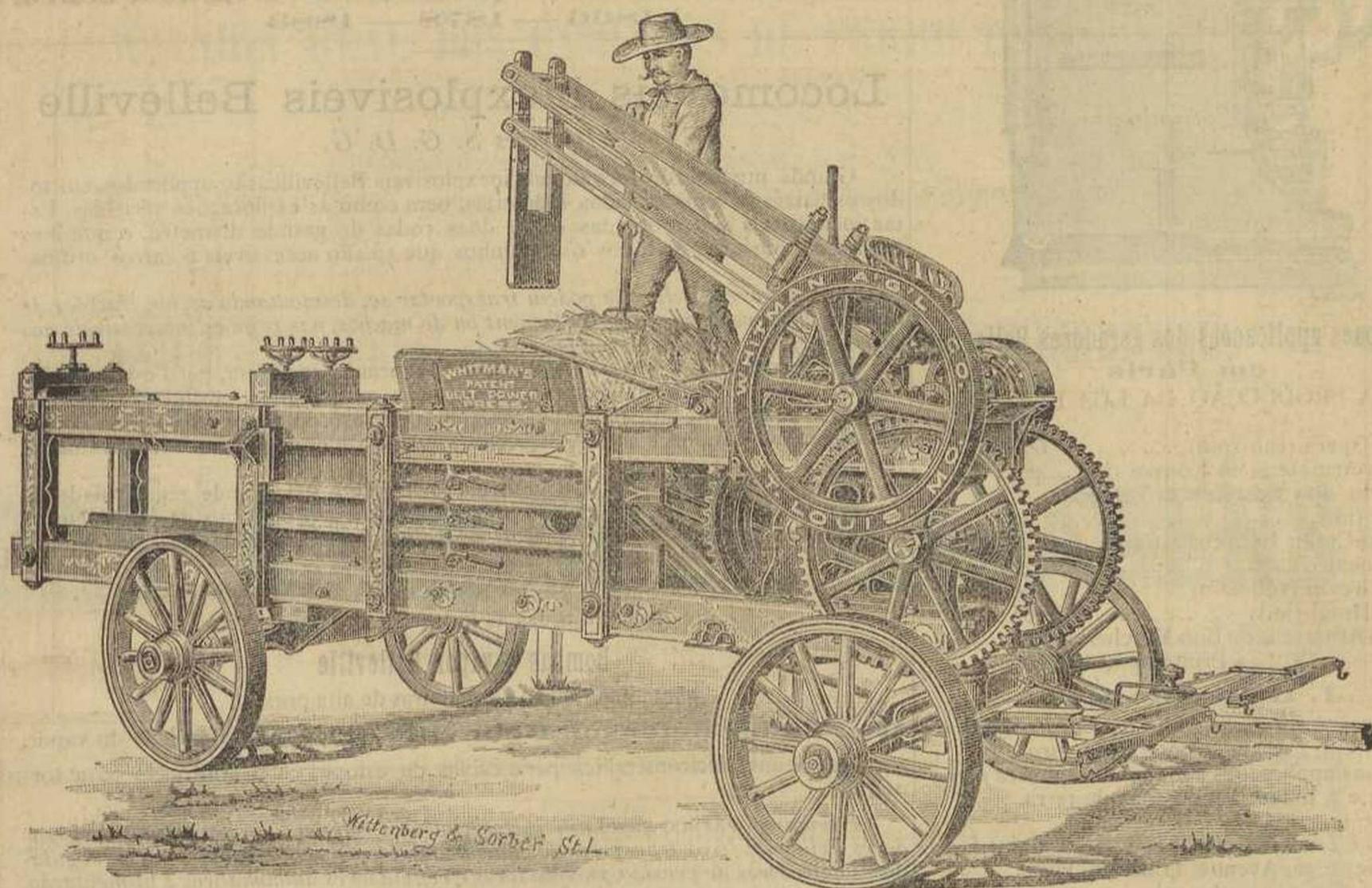
VACCINA «PASTEUR»
PARA
Gado



VACCINA «PASTEUR»
PARA
Gado

TARIFAS REDUZIDAS NOS TRANSPORTES
DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

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 pode regular-se com toda a facilidade, o tamanho e peso dos fardos.

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

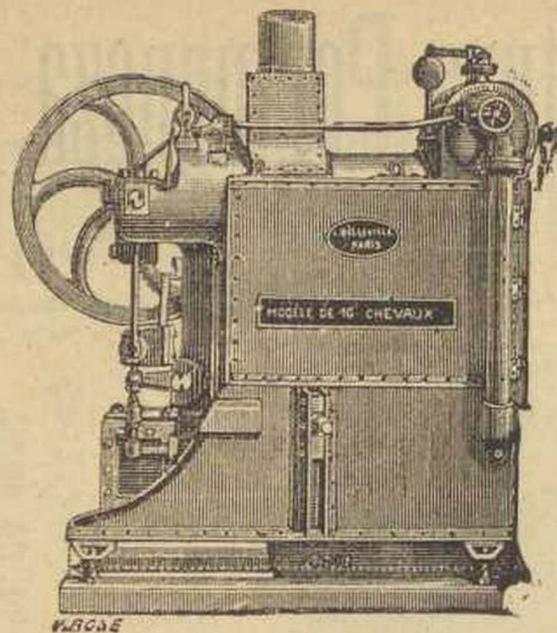
Sendo movidas a vapor, com a força de 4 cavallos obtem-se de 500 a 600 fardos por dia.

Os fardos ficam impermeaveis e incombustiveis.

UNICOS REPRESENTANTES EM PORTUGAL

A Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza

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



**Principaes applicações dos geradores Belleville
em Paris**

PARA A PRODUCCÃO DA LUZ ELECTRICA

Grande Opera (sub-solo).....	670 cavallos
Grandes Armazens do Louvre (id.)	420 "
Ministerio dos Correios e Telegra- phos (id.).....	90 "
Hotel do Credit Lyorenais (id.)	220 "
Eden-Theatro	£40 "
Museu Grevin (sub-solo)	90 "
Grande Hotel (id.)	£55 "
Grandes Armazens do Bon Marché (id)	800 "
" " " Printemps (id.)	500 "

J. Belleville & C.ª

*Fornecedores das Administrações Publicas
em França e no Estrangeiro*

Numerosas applicações á marinha de guerra e mercante e a todas as industrias de terra.

Officinas e estaleiros de l'Ermitage, á Saint-Denis (Seine) e £6, Avenue Trudaine, Paris.

SOCIEDADE DOS GERADORES INEXPLOSIVEIS BELLEVILLE

37 ANNOS DE EXISTENCIA

PRIMEIRA PATENTE DE INVENÇÃO 1850—ULTIMA PATENTE DE APREFEICOAMENTO 1887

GRANDES RECOMPENSAS INDUSTRIAES

Duas nomeações e uma promoção na Legião d'honra

1866 — 1878 — 1883

Locomoveis inexplosiveis Belleville

Brevetes S. G. D. G.

Grande numero de locomoveis inexplosiveis Belleville, são applicados em todos os paizes ás mais variadas industrias, bem como ás explorações agricolas. Estas locomoveis são montadas sobre duas rodas de grande diametro, o que lhes permite transitar por todos os caminhos que só são accessiveis a carros ordinarios.

As locomoveis Belleville podem transportar-se, desmontando as, em fracções de mais pequeno peso, ás costas de homens ou de machos, nas regiões inacessiveis aos carros (veja-se a circular especial).

Principaes vantagens:— Segurança completa, peso e volume insignificantes, facilidade na limpeza, alimentação authomatica, purificação racional das aguas e alimentação, economia, escape silencioso do vapor na chaminé, construcção muito simples e solida, direcção, vigilancia e conservação excessivamente faceis.

A inexplosibilidade das Locomoveis Belleville e sua grande regularidade de funcionamento, tornam n'as muito vantajosas para a producção da luz electrica.

Estas locomoveis podem applicar-se em qualquer andar das casas de habitação.

GERADORES INEXPLOSIVEIS BELLEVILLE

applicados a todas as industrias e á navegação

Bombas a vapor Belleville

para alimentação de caldeiras de alta pressão

Regulador defensor Belleville, para limitar a pressão do vapor.

Massa antifriccio-metallica para caixas de estopa, cebo antifriccio para torneiras.

Enviam-se FRANCO quaesquer esclarecimentos relativos aos tres typos de geradores Belleville (fixo, transportavel, marinha) ás locomoveis, bombas a vapor, reguladores detensores de pressão, purificadores e reguladores authomaticos d'alimentação.



COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

BILHETES PESSOAES

N'este escriptorio, todos os dias não santificados do meio dia ás 3 horas da tarde, desde o dia 20 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 ----- 20:000

e conforme as condições do costume, patentes nas suas estações e nos seus carros.

Escriptorio da Companhia, 16 de junho de 1888.

O chefe de movimento

Henrique Howell.



642.7105 CAMINHOS DE FERRO
RE 1402

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Serviço combinado com os Caminhos de ferro
do Minho e Douro e Companhia dos Caminhos de ferro de Medina del Campo
a Zamora e de Orense a Vigo*

TARIFA ESPECIAL L. M. G. N.º 1 — GRANDE VELOCIDADE
para o transporte de

PASSAGEIROS e BAGAGENS

Desde 15 de Julho de 1888

PREÇO DOS BILHETES

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Classes	Tuy		Pontevedra		Vigo		Guillarey		Orense		Monforte	
		Réis	Peset.	Réis	Peset.	Réis	Peset.	Réis	Peset.	Réis	Peset.	Réis	Peset.
Lisboa	1.º	9.270	51,50	10.260	57,00	10.400	56,40	9.330	51,80	11.300	62,75	11.710	65,05
	2.º	7.240	40,05	7.960	44,20	7.830	43,50	7.260	40,30	8.730	48,50	9.040	50,25
	3.º	5.140	28,60	3.760	20,90	3.700	20,55	5.170	28,75	4.480	23,25	4.350	24,45
Entroncamento	1.º	7.450	39,70	8.440	45,20	7.980	44,30	7.210	40,05	9.180	50,95	9.390	53,25
	2.º	5.560	30,90	6.310	35,05	6.180	34,35	5.610	31,45	7.080	39,35	7.390	41,10
	3.º	3.960	22,00	4.410	24,50	4.340	21,10	3.930	22,15	4.880	27,10	5.060	28,15
Marvão	1.º	9.810	54,50	10.800	60,00	10.640	39,40	9.870	54,80	11.840	65,75	12.250	68,05
	2.º	7.620	42,35	8.370	46,50	8.240	45,80	7.670	42,60	9.140	50,80	9.450	52,50
	3.º	5.440	30,25	3.960	22,00	3.890	21,60	5.470	30,40	4.380	24,30	4.540	25,25
Elvas	1.º	10.300	57,20	11.290	62,70	11.430	61,80	10.360	57,55	12.330	68,45	12.740	70,75
	2.º	8.040	44,50	8.760	48,65	8.630	47,95	8.060	44,75	9.530	52,95	9.840	54,70
	3.º	5.740	31,75	4.440	22,95	4.070	22,60	5.740	31,90	4.550	25,30	4.720	26,20
Coimbra	1.º	4.990	27,70	5.980	33,20	5.820	32,30	5.050	28,05	7.020	38,95	7.430	41,25
	2.º	3.870	21,50	4.620	25,65	4.490	24,95	3.920	21,75	5.390	29,95	5.700	31,70
	3.º	2.760	15,35	3.240	17,85	3.140	17,40	2.790	15,50	3.680	20,40	3.860	21,45
Pampilhosa	1.º	4.670	25,90	5.660	31,45	5.500	30,50	4.730	26,25	6.700	37,20	7.110	39,50
	2.º	3.630	20,20	4.380	24,35	4.250	23,65	3.680	20,45	5.450	28,65	5.460	30,35
	3.º	2.580	14,35	3.030	16,85	2.960	16,40	2.610	14,50	3.500	19,40	3.680	20,45

Condições

1.º — Passageiros:

As crianças menores de 3 anos nada pagam indo ao colo das pessoas que as conduzam; as de 3 a 7 anos pagarão meio preço, as de mais de 7 anos logar inteiro.

2.º — Bagagens:

É concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem e de 15 ás crianças portadoras de meios bilhetes.

Os excedentes serão taxados:

Nas linhas de Leste, Norte, Minho e Douro, pelas tarifas applicaveis até ou desde Valença. Nas linhas de Vigo, Pontevedra, Orense e Monforte, pelos preços seguintes desde ou até Valença:

De Valença as estações abaixo designadas ou vice-versa	Até 50 kilog. cada 10 kilog.		De 51 a 80 kilog. cada 10 kilog.	De 81 kilog. em diante cada 10 kilog.	
	Réis	Pesetas		Réis	Pesetas
Tuy	10,80	0,06		7,20	0,04
Pontevedra.....	420,60	0,67		72,00	0,40
Vigo.....	400,80	0,56	O mesmo preço de 50 kilog. pela columna ante- rior.	61,20	0,34
Guillarey.....	18,00	0,40		10,80	0,06
Orense.....	232,20	1,29		438,60	0,77
Monforte.....	336,60	1,87		201,60	1,12

3.^a— Nas bagagens que tenham excesso de peso cobrar-se-hão para as linhas portuguezas as despezas accessórias de 400 réis (pesetas, 2,22) por tonelada sobre todo o peso effectivo, e os impostos para o governo hespanhol, sobre a parte respectiva ás linhas d'aquelle paiz.

4.^a— Cães: Acceitar-se-hão unicamente até Valença pelas tarifas geraes de cada linha, devendo ser ali de novo reexpedidos pelos donos para o ponto de destino.

5.^a— Ficam em tudo o mais em vigor as condições das tarifas geraes de cada uma das linhas quando não sejam contrarias ás disposições da presente.

Operações aduaneiras

1.^o— As bagagens que entram em Portugal pela fronteira de Valença do Minho para sahirem pela de Elvas ou Marvão ou vice-versa, atravessam o reino em livre transito sem que sejam verificadas pelas Alfandegas portuguezas ou tenham a supportar quaesquer gastos.

2.^o— As bagagens procedentes de Hespanha para Portugal, com excepção de Lisboa, são verificadas pela Alfandega portugueza em Valença do Minho.

3.^o— As bagagens procedentes de Portugal e destinadas a qualquer das estações das linhas de Orense e Vigo, Monforte e Pontevedra, comprehendidas n'esta tarifa, são verificadas pela Alfandega hespanhola em Tuy.

As companhias dos caminhos de ferro não tomam, porém, responsabilidade por quaesquer atraços, detenções, avarias etc., que se dêem nas alfandegas das fronteiras no acto das operações, quer de transito, quer de entrada ou saída dos volumes de bagagem, quando por qualquer motivo ou pretexto os agentes do fisco entenderem dever sustar o seguimento dos volumes, abrindo-os ou praticar quaesquer actos de sua posição official.

Lisboa, 30 de Maio de 1888.

O DIRECTOR DA COMPANHIA

Pedro Ignacio Lopes



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Linhos de Lisboa a Cintra e Torres Vedras e de Torres Vedras à Figueira e Alfarellos

TARIFA ESPECIAL C. A. N.º 2 — PEQUENA VELOCIDADE

para transporte de

LENHA, MOTANO e FACHINAS

entre quaisquer das estações das linhas supra indicadas

Desde 15 de Julho de 1888

BASES

Por tonelada e kilometro	42 réis
Minimum d'expedição	5:000 kilogrammas
„ de percurso	20 kilometros

ou pagando como tal

Condições

1.º Além dos preços de percepção supra indicados, cobrar-se-hão as despezas accessórias em conformidade com as respectivas tarifas de cada uma das linhas.

2.º A Companhia reserva-se o direito de ampliar por mais dois dias o prazo da entrega d'estas expedições, na estação de chegada.

3.º Sempre que da applicação das tarifas geraes, resulte maior beneficio para o expedidor do que o concedido pela presente tarifa, serão aquellas as applicadas.

4.º Ficam em tudo o mais em vigor as condições das tarifas geraes de cada uma das linhas.

Lisboa, 22 de Junho de 1888.

0 Director da Companhia
Pedro Ignacio Lopes



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO
REDACÇÃO
Conde Barão, 18
LISBOA

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Linhos de Lisboa a Cintra e Torres Vedras e de Torres Vedras à Figueira e Alfarelhos

TARIFA ESPECIAL C. A. N.º 5 — PEQUENA VELOCIDADE

para transporte de

CARVÃO DE PEDRA

De Lisboa a qualquer das estações das linhas supra, sem reciprocidade

Desde 15 de Julho de 1888

BASES

Por tonelada e kilometro	10 réis
Minimum d'expedição	3:000 kilogrammas | ou pagando
„ de percurso	20 kilometros | como tal

Condições

1.^a Além dos preços supra indicados, cobrar-se-hão as despezas accessórias em conformidade com as respectivas tarifas de cada uma das linhas.

2.^a A Companhia reserva-se o direito de ampliar por mais dois dias o prazo de entrega d'estas expedições nas estações de destino.

3.^a Ficam em tudo o mais em vigor as condições das tarifas geraes de cada uma das linhas.

4.^a Sempre que da applicação das tarifas geraes, resulte maior benefício para o expedidor do que o concedido pela presente tarifa, serão aquellas as applicadas.

Lisboa, 22 de Junho de 1888.

O DIRECTOR DA COMPANHIA
Pedro Ignacio Lopes

