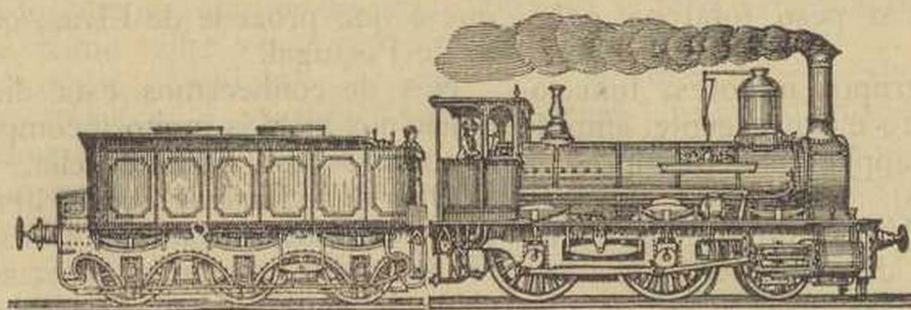


GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

NAVEGAÇÃO
COMMERCIO
PORTOS



CORREIOS
TELEGRAPHOS
MINAS

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

CORRESPONDENTES E REPRESENTANTES NO ESTRANGEIRO

HESPAÑHA — 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 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 L. M. G. n.º 1 de grande velocidade
bilhetes directos entre Portugal e a Galliza.

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 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 egumes—*n.º 8* azeite, vinho e vinagres—e *n.º 12* palha e feno.

Com o n.º 7—*Tarifas especiaes do sul e sueste n.º 11*, materiaes de construcção,—*n.º 14* adubos agricolas, correctivos, machinas agricolas e carvão mineral,—*C. A. n.º 1* de Cintra e Torres-Figueira,—bilhetes de ida e volta.

Com o n.º 8—*Tarifas especiaes do sul e sueste n.º 4*, madeiras e *n.º 15* materiaes de construcção.

SUMMARIO

AS LINHAS ECONOMICAS EM FRANÇA.

O CONGRESSO AGRICOLA E AS TARIFAS DOS CAMINHOS DE FERRO.

PARTE OFFICIAL.—*Portarias de 30 de junho e 3 de julho de 1888.*

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

APPLICAÇÃO DE TARIFAS.

COMPANHIA DE VIAÇÃO URBANA A VAPOR.

O TUNNEL DE MANCHA.

CAMINHOS DE FERRO HESPAÑHOES.—*A linha transversal—Linha particular de Toledo—De Villalba a Avilés—Reducção 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.

ARREMATACÕES 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 TITULOS 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 economicas de traçado accidentado, cuja experiencia foi feita recentemente em França.

Esta experiencia teve lugar em Laon, sobre um percurso de 2 kilometros, desde a gare até a entrada da cidade, apresentando uma differença de nivel de perto de 90^m desenvolvendo-se em inclinações, attingindo até 6 0/0, e curvas cujo raio desce a 27 metros.

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

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^m60 entre a face interior dos carris; estes são d'aço, do peso de 9^k500 por metro corrente, e assentes sobre travessas d'aço de 1^m de comprimento. As travessas teem as extremidades fechadas em fôrma de pilão, que é o typo da via militar, adoptada pela administração franceza, 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 kilometos, construido em Massuah para a expedição italiana.

Os 2 kilometros de via que serviram para experiencia foram assentes em menos de 4 dias por um partido de 50 operarios.

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

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, funcio- nam em Compound; o dianteiro é convergente, afim de permittir que o systema possa applicar-se em curvas de muito pequeno raio (20 metros).

A caldeira é timbrada a 12 kilogrammas e apresenta uma serperficie d'aquecimento de 23,^{m2}. Os cylindros d'alta pressão são collocados atraz, teem 0,^m17 de di- ametro, e 0,^m26 de curso; os cylindros de media pres- são são collocados na frente, e teem 0,255 de diametro e o mesmo curso. As rodas teem 0,^m60 de diametro.

A distancia entre os eixos de cada grupo é de 0,^m85 entre o primeiro eixo e o ultimo de 2,^m80.

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 cylin- dros este esforço pode attingir 2:100 kilogrammas.

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

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

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

Emfim, a propria exploração é economica, tanto pelo systema Compound, applicado á locomotiva, o que re- duz o consumo de combustivel, como pela flexibilidade da machina, que se oppõe a uma deterioração conside- ravel 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 ve- zes originaes, estas conclusões.

Justifica-as a commissão no seu relatorio com affir- mações falsas, sobre preços de transporte, por confun- dir umas com outras mercadorias e ignorar por com- plecto o systema tarifario das nossas linhas, da mes- ma fórma que, com mais razão, lhe succedeu tratando das estrangeiras

Por exemplo:

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

«E' para este genero de transporte que se fazem tarifas differen- ciaes 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 commissão 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 pon- to de Portugal.

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

Ora é *justamente o contrario* o que succede nas li- nhas portuguezes, onde os transportes de gados não es- tão incluídos em tarifas especiaes, nas procedencias de além da fronteira, emquanto que para os gados oriun- dos do paiz ha não só uma e unica tarifa, especial com- binada entre as linhas do Minho e Norte como muitas e diferentes reduções de tarifas, por meio de contra- ctos, uns, para o vaccum, que admittre o augmento de 8 a 10 cabeças em cada wagon, o que equivale a uma redução de taxa de 25 0/0, outras, para o cavallar, asi- nino e muar, que concedem o transporte em grande ve- locidade, pagando por pequena, o que corresponde a um abatimento de 50 0/0, dando-se ainda o transporte gratuito de um guardador, o que muito mais eleva aquella concessão.

Para o serviço internacional não conhecemos outra redução que não seja a concedida por um contracto que a companhia real ha tempos fez com um fornece- dor 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 commissão; 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 differenciaes para os productos agricolas não manufacturados;»

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

Mas o serviço entre estas duas redes soffre as conse- quencias da solução de continuidade entre ellas, e para mais, da travessia de Lisboa, e de mil outros embara- ços que de todo impossibilitam a sua ligação.

Em toda a parte, onde duas linhas ferreas se encon- tram com as suas estações em face uma da outra, sepa- radas por um obstaculo que impede a permutação dos seus serviços directamente, estabelecem-se logo serviços intermediarios regulares que supprem, 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 servi- co de trasbordos entre a estação do Barreiro e a de Santa Apolonia, como é a propria organização dos ser- viços publicos que difficulta a ligação directa de uma para outra das duas redes.

Como exemplo citaremos um facto a que já em tem- po nos referimos na imprensa, e que tão notavel se tor- nou, que a maior parte dos nossos collegas transcreve- ram 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 buscar-o (quando não conseguem comprar-o fóra da barra) mas não póde 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 despesas que esse caminho lhe exige, como soffre o enormissimo prejuizo de trasbordos que quasi o inutilizam.

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 manufatureira.

Pede-se n'esta condição 7.ª a redução 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 acrilosamente 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 redução de preços para as fructas verdes a fim de que ellas possam percorrer o paiz de um a outro extremo, em busca dos mercados que mais remuneradores lhes pareçam.

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 occupam 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 egualmente a ideia de que esta mais consuma de productos naturaes, e, portanto, mais lucro dê aos seus creadores?

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, teriamos a convencer-nos eloquentemente a observação 8.ª que diz:

«8.ª Que ás farinhas não se conserve a tarifa excepcional que hoje teem 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 concorrência 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 indifferente é, para a nossa apreciação presente, este facto que damos de barato todas as afirmações 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 beneficiosa, de Lisboa á Pova, para Porto, e depois, o que succede?

Succede o caso mais natural e logico d'este mundo; e é que os transportes passam todos para a via maritima, 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 Pova, Sacavem, etc., podessem abastecer as provincias do norte desde Coimbra? Nem essas, porque facilmente tomariam a via maritima 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 continuação da analyse 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 unificação 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 OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

DIRECÇÃO 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 approvar o projecto datado de 12 de maio proximo passado de uma variante entre o kilometto 20,609,38 do 3.º lanço e o kilometto 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 kilometto 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 fiscalisação 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 approvar o projecto datado de 4 de maio ultimo, de uma passagem de nivel 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, comprehendida 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 comunica ao respectivo director fiscal para os effectos devidos.

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

Para o director da fiscalisação 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 Valença e Tuy, terminando com o difficil 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 concorrência 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 redução de um terço nos preços de 3.ª classe de Tuy, Guillarey, Vigo, Pontevedra e Orense 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.....	57500
Pela nova tarifa fica reduzido a.....	37700
Economia por passageiro.....	17800

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 notavel anomalia nos transportes d'estas mercadorias, porque não existindo tarifa especial para ellas, 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-

quinas e ao mesmo tempo facilita a sahida dos productos 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 despesas 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 redução 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).

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

Distancias

Por Torres e Cintura:

Figueira a Torres.....	152 kil. ⁹⁸	
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.

Suppondo:—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 constituida esta nova companhia cujos fins são construir e explorar pelo systema 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.ª, 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 recahiu nos seguintes senhores:

Assembleia geral—Presidente, conselheiro Augusto Cesar Barjona de Freitas; vice-presidente, conselheiro Martinho Augusto da Cruz Tenreiro; 1.º secretario, engenheiro Jacintho Parreira; 2.º dito, 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 Campo 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 Sant 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 visinho.

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, exclusivê.

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 empreendimento que traria uma completa transformação ao systema 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 afirmação da importancia militar da França.

A camara dos Communs, por 305 votos contra 165 regeitou 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 inglezes tomassem a sua parte n'elles.

Lord Gladstone respondeu em 23 declarando-lhe a sua sympathia por tão alevantado empreendimento, promettendo-lhe todo o seu apoio, 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 afirmação 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 attingido já duas milhas ao largo, isto é, a decima parte da extensão do tunnel.

Combateu 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 regeição do projecto em nome do governo, fundando-se em que, no caso de guerra, o tunnel poderia cair por completo no poder dos inimigos, e o risco de uma invasão, n'este sentido augmentaria as despesas 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 europeia.

CAMINHOS DE FERRO HESPAÑHOES

A linha transversal.—Pela direcção d'Obras Publicas, de Madrid foi auctorizada a transferencia do caminho de ferro de Plascencia a Astorga, feita pelo concessionario, D. Ramon Maria Lobo á 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 lavrada 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 provincia 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 Avilés.—Tem adiantado muito os trabalhos d'esta linha, redobrando-se de actividade para aproveitar as epochas de verão e outomno, a fim de que a abertura á exploração demore o menos possivel.

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

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 á Companhia do Norte.

OS VINHOS PORTUGUEZES NO MERCADO DE BORDEUS

A importancia das entradas de vinhos procedentes de portos portuguezes, 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 máu 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 succedido, sempre que se não dá uma agglomeração d'entradas como as da referida quinzena, que se elevaram a 6.689 cascos.

LINHA DE TORRES NOVAS

Proseguem com actividade os trabalhos de construcção 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'aquella 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 systema americano mais aperfeiçoado, semelhantes um pouco a uma das ultimas que a companhia Carris de ferro de Lisboa tem em circulação, a que é de corredor central.

O distincto electricista de Lisboa o sr. Hermann, foi encarregado da montagem dosapparellhos 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 franceza vae ser augmentada 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 systema 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 encomendada 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 francez 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 47⁷/₂₅₀ 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, Bordéus e Paris, sendo de 30 dias o praso de validade para se effectuar a viagem.

As novas carruagens do South-Eastern

Diz o *Railway-Times*:

M. M. Craven frêres, 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 encomenda, 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 *trucs* de seis rodas. A iluminação será feita a gaz. As carruagens serão semelhantes ás fornecidas pela mesma casa constructora para os caminhos de ferro de Cheshire.

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

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

Pouco temos a acrescentar 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 acções da sociedade.....	500:000
Total.....	4.835:875

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

OS PORTOS DE INGLATERRA

Uma estatística curiosa do movimento dos navios nos varios portos inglezes em 1887:

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

ARREMATACÕES E CONCURSOS

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

1.º Grupo — Tijollos refractarios, 4:000; ditos burros, 3:000; ditos refractarios de cunha, 1:000.

2.º Grupo — Ferro em chapa Suecia de diferentes numeros, 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 ditos; adoellas para pipa, 200; pranchas de carvalho de 10 a 12 metros e de 12 a 14 metros de comprimento por 0^m,40, por 0^m,100 de grossura, 20 metros cubicos; ditos de igual comprimento e largura e de 0^m,125 de grossura, 20 metros cubicos; ditos idem e de 0^m,15 de grossura, 20 metros cubicos; vigas de Pitc-pine, de 7 a 8 metros de comprimento por 0^m,32 a 0^m,46 em quadrado, 50 metros cubicos; 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 cubicos; vigas de massaranduba de 8 metros a 8^m,80 x 0^m,20 x 0^m,13 de largura, 20 metros cubicos; freixo 9:000 kilogrammas; pranchas de ulmo 4 metros cubicos; 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 depositos, 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 Escossia 1.ª qualidade.

Propostas em carta fechada.

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

Dia 19 — Alfandega de Lisboa, para modificação do seu telheiro na mesma alfandega. Licitação verbal; deposito 90:000 réis.

Dia 20 — Administração do circulo aduaneiro do Sul — 224^m3 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 rolo, 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 panno, de diferentes dimensões, 500 kilogrammas. Gacheta de patente, de diferentes dimensões, 200 kilogrammas. Pedras de amolar, 40. Ditas de afiar, 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, ordinarias, 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 cubicos. Dita para serviço de pedreiros, 30 metros cubicos. Vergueiros para cabos de ferramenta, 600. As propostas devem ser em carta fechada, acompanhadas dos seguintes depositos: 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^m2 de telhado. Licitação verbal—deposito 22:000 réis.

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

DIRECÇÃO GERAL

DOS

CORREIOS, TELEGRAPHOS E PHAROES

4.ª REPARTIÇÃO

Serviço tecnico e do material

Faz-se publico que até ao dia 20 do mez de julho proximo 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 zincado, de 0^m,004 de diametro 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 signatarios depositado na Caixa Geral dos Depositos 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 proximo 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 deposito de 100:000 réis, na Caixa Geral dos Depositos, 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-ches	Aboba-das	Aboba-das com pés direitos	Pés di-reitos sem abobada	Totales
	M	M	M	M	M	M	M
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
Totales..	558	447	212	988	316	82	2:613

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 14 de Julho de 1888.

Os jornaes financeiros de Berlim e de Londres registram com satisfação o numero e importancia das operações financeiras effectuadas no primeiro semestre do corrente anno, e os bons auspícios com que começou o segundo semestre.

Se o anno de 1888 tem corrido, financeiramente fallando, favoravel áquelles mercados, ao nosso não tem corrido mal. Assim, além da alta extraordinaria dos titulos de divida fundada de 3 e de 5 %, regista-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 acções do banco de Portugal.

Diferente porém tem sido a sorte dos dous ultimos titulos creados: 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 effeito, o emprestimo de 1888, sendo de juro inferior ao da taxa de capitalisação do mercado, como não podia deixar de ser, em compensação da vantagem dos premios, tem caracter 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 subscrição 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 economicas.

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

D'ahi a alta das acções 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 succedido se se tivesse deixado a pequena especulação interessar-se na subscrição, por forma superior ás suas forças e recursos.

Como dissémos, a alta dos valores de divida publica de 3 % e 5 % tem sido notavel 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 paiz.

Todos os demais valores mais ou menos tem melhorado com a alta das inscrições e obrigações amortisaveis de 5 %, do thesouro, tendo-se accentuado a procura d'acções 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 succede com as obrigações do Credito Predial que são incontestavelmente os titulos mais bem accetados pela pequena capitalisação. Os ultimos preços cotados são os seguintes:

Inscrições 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 hespanhoes 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. ^a de f. 1. ^a 88	85,800
" " " 2. ^a 88	83,700
" do Caminho de ferro atravez d'Africa	81,700
Acções do Banco de Portugal	145,000
" " " Ultramarino	43,000
" " " Lusitano	100,200
" " " Commercial de Lisboa	108,700
" " " Lisboa & Açores	106,500
" " " 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 de julho proximo futuro, o complemento do dividendo relativo ao exercicio de 1887, ou 27700 réis por acção que junto a 27700 réis já distribuidos por conta, prefaz o total de 57400 réis fixados pela mesma assembléa para o dividendo do referido exercicio por cada acção. 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.^{ie}

» 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.^a

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 Circulo Aduaneiro do Sul, tendo em vista que, a circumstancia de serem passadas no archivo as certidões d'origem requeridas a respeito de mercadorias estrangeiras, que pelas vias ferreas se expedem em transito para Hespanha, entorpece as respectivas transações 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.ªMechan.ª	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	..	..
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	..	..	..	..	..
» Norte Hesp..	305	287,50	286,25	287,50	285	..	281,25	21,25	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	353,50	352	351	360	360	355	355	360	360	..	..	..
» M. C. P. ...	339,75	335,50	335	336	335	337,50	339	339,75	..	..	..	..	..	..	..
» N. H., 1.ª h.	385	375	375	376	375	375,50	..	..	..	..	..	..	..	..	..

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERIODO DE EX-PLORAÇÃO	RECEITAS NO PERIODO						DIFERENÇA				DESDE 1 DE JANEIRO TOTAES		
		1888			1887			A MAIS		A MENOS		1888	1887	
		KIL	TOTAES	KILO-METRICAS	KIL	TOTAES	KILO-METRICAS	TOTAES	KILO-METRICAS	TOTAES	KILO-METRICAS			
PORTUGAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Real	25 1 Julho	506	44.100:000	87:154	506	42.900:000	84:782	1:200:000	2:372	..	..	1.178.300:000	1.135.060:000	
	Leste e Norte	2 8	40.000:000	90:909	..	41.900:000	82:806	4.100:000	8:103	..	..	1.221.300:000	1.176.960:000	
	
	Ramal de Cac.	25 4	72	1.150:000	15:972	72	1.120:000	15:694	30:000	278	..	..	21590000	31410000
	..	2 8	..	1.100:000	15:277	..	1.080:000	15:000	20:000	277	..	..	22690000	32490000

	..	25 4	2	175:000	87:500	2	200:000	100000	..	..	25:000	112500	3835000	3820000
	..	2 8	..	140:000	70:000	..	160:000	80:000	..	..	20:000	10:000	3975000	3980000

	..	25 4	74	7.988:000	107905	74	6.764:030	91:405	1.223:970	16:500	..	..	112917580	48197350
Sul e Sueste	..	2 8	..	6.068:000	82:000	..	4.742:560	64:088	1.325:440	17:912	..	..	118985580	52939910

	..	25 4	97	3.409:000	35:144	..	..	..	..	..	..	..	41973140	..
	..	2 8	..	3.196:000	21:000	..	..	..	..	..	..	..	45169140	..

	..	25 4	8	599:000	74:875	..	..	..	..	..	..	..	2.877:800	..
	..	2 8	..	526:000	67:750	..	..	..	..	..	..	..	3.403:800	..
	335	..	..	335	..	..	..	..	..	..	..	..

	..	10 16 Junho	145	7.486:536	51:631	145	6.504:216	44:856	982:320	6:775	..	..	164305714	157055349
Minho	..	17 23	..	15.600:972	107592	172	12.074:451	83:272	3.526:521	24:320	..	..	179906686	169129800
	..	10 16	200	7.344:732	36:723	..	6.662:783	38:737	681:949	..	..	2:014	175450104	165940766
	..	17 23	..	8.644:028	43:220	..	7.842:441	45:595	801:587	..	..	2:375	184094132	173783207
	..	11 17	253	4.845:017	19:000	253	6.433:438	25:268	..	..	1.588:421	6:268	135572461	124719675

	..	16 31 Maio	57	3.819:213	67:003	57	4.397:619	77:151	..	..	578:406	10:148	24144041	25349595
	..	10 16 Junho	34	1.352:310	39:773	33	1.185:985	35:938	166:325	3:835	..	..	21107980	18536570

HESPAÑHA														
Norte	10 16	1869	974:773	521,54	..	953:468	510,14	21:305	11,40	..	..	2147834	2351420	
	..	17 23	..	1.042:515	557,96	1869	1.011:813	541,36	30:702	16,60	..	..	2353220	225534791

	..	3 9	793	219:834	277,21	793	182:574	230,23	37:260	46,98	..	..	5290651	5381987
	..	17 23	429	61:158	142,56	429	62:500	145,68	..	..	1:342	3,12	1393364	1423662
	..	21 30	..	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 geraes	Material circulante	Total
LINHAS EM EXPLORAÇÃO			
1.º Leste e Norte	19.567.581\$558	815.582\$220	20.383.163\$778
2.º Ramal de Cáceres	4.358.823\$457	219.947\$001	4.578.770\$458
3.º Ramal de Coimbra	110.399\$573	-	110.399\$573
LINHAS EM CONSTRUÇÃO			
1.º Lisboa Cintra e Torres Vedras	3.726.143\$311	166.713\$559	3.892.856\$870
2.º Torres Vedras Figueira Alfaiellos	4.347.306\$484	356.522\$364	4.703.828\$848
3.º Beira Baixa	1.546.854\$576	-	1.546.854\$576
4.º Ramal de Santa Apolonia a Bemfica	295.805\$245	-	295.805\$245
2.º Linha Urbana	500.306\$546	-	500.306\$546
6.º Linha de Cascaes e obras do Tejo	173.979\$588	-	173.979\$588
ESTUDOS DE NOVAS LINHAS			
1.º Linhas a classificar	4.713\$527	-	4.713\$527
Totaes.....	31.631.913\$865	1.558.765\$144	33.190.679\$009

Os recursos realizados até 31 de dezembro de 1887, montam a somma de réis..... 44.193:099\$454

Deduzindo o capital dispendido, segundo a conta do «Estabelecimento» até á mesma data.. 33.190:679\$009

O excedente do capital sobre as despesas do «Estabelecimento» é portanto de réis..... 11.002:420\$445

O capital realizado é representado como segue:
70:000 acções de 90\$000 réis cada uma que produziram réis..... 6.300:000\$000

522:247 obrigações de 3 % do valor nominal de 90\$000 réis que produziram réis..... 22.738:418\$954

100:000 obrigações de 4 % do valor nominal de 90\$000 réis que produziram réis..... 7.425:000\$000

95:000 obrigações de 4 1/2 % do valor nominal de 90:000 réis que produziram réis..... 7.690:500\$000

Subvenção recebida do Governo Portuguez para a construção do ramal de Coimbra réis..... 39:180\$500

Total igual..... 44.193:099\$454

Os encargos para juro e amortisação das obrigações foram de réis..... 2.227:403\$203

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 Cáceres 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 construção, 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 amortisação 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 relatório.

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 amortisação..... 99:912

Obrigações de 4 1/2 % já deduzidas as respectivas amortisações..... 94:900

O numero de acções amortisadas até 31 de dezembro de 1887 foi de 589 representando um capital de réis 53:010\$000.

As acções sorteadas em 10 de dezembro de 1887 para amortisação 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 acções amortisadas e um capital de réis 55:350\$000.

Ficaram portanto em circulação no 1.º de janeiro do corrente anno 69:385 acções representando o capital reembolsavel durante a concessão de réis 6.244:650\$000.

Os impostos a cargo da companhia, relativos ao dividendo distribuido ás acções, 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 effectuado 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..... 10.750:741\$457

Não permitindo o estado em que actualmente se encontram as diversas construcções da companhia que o novo inventario geral conforme com a classificação approvada na assembléa geral de 10 de setembro de 1887, seja definitivamente organizado desde já, e dependendo immediatamente 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 auctorisação que lhe confere o art.º 5.º dos estatutos que diz respeito ao augmento 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 Cáceres e Coimbra apresentam no exercicio de 1887 um augmento sobre as receitas do exercicio de 1886, indicado no seguinte mappa:

	Importancias		Differenças a favor de 1887	
	Em 1886 Réis	Em 1887 Réis	Totales Réis	Por %
Receitas do trafego liquidas de impostos	2.485:248\$440	2.511:689\$362	26:440\$922	1,06 %
Receitas fóra do Trafego	60:764\$150	62:142\$759	1:378\$609	2,26 %
Total	2.546:012\$590	2.573:832\$121	27:819\$531	1,09 %

Este augmento 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 augmento 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'aquella linha que affluia á de leste, o rendimento da antiga rede teve um augmento 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, augmentando 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 arrebalde 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, augmentou-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 interessada suma tarifa reduzida para a conducção de mercadorias de França para Portugal, em transito por Hespanha, a qual nos permite o chamar ás nossas linhas uma parte importante do trafego existente entre os dois paizes, com especialidade o de França para Portugal, e poze-mos em vigor os transportes das encomendas postaes para Portugal de além dos Pyreneus, que anteriormente seguiam pela via maritima, trafego que se tornou de dia para dia mais importante, sendo a média de cerca de 227 encomendas postaes diarias no exercicio findo dando-nos um producto de 7:330\$000 réis em cifra redonda.

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

	Quantidades		Differença em 1887	
	1886	1887	a mais	a menos
<i>Movimento total</i>				
Passageiros — numero	1.275.695	1.351.310	75.615	
Mercadorias — Grande velocidade — toneladas	15.252	18.938	3.686	
" — Pequena velocidade — "	555.886	553.138		2.748
<i>Movimento interno</i>				
Passageiros — numero	1.241.608	1.311.625	70.017	
Mercadorias — Grande velocidade — toneladas	12.916	16.757	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 augmento de 5,93 % no numero total de passageiros transportados nas nossas linhas; um augmento de 24,16 % na tonelagem total de grande velocidade, e uma diminuição de 0,49 % na de pequena velocidade.

No movimento internacional o augmento 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 augmento 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:

Gregorio Manterola

S. Sebastião — HESPAÑHA

Offerece os seus serviços aos srs. engenheiros, architectos e constructores, para executar quaesquer obras que lhe confiarem, de elevação, condução e distribuição de aguas.

A experiencia adquirida por esta casa, nos muitos annos em que se tem dedicado especialmente a esta classe de trabalhos, e os conhecimentos technicos e praticos do engenheiro encarregado da direcção dos mesmos, são garantia segura que ella offerece aos seus clientes.

Ha sempre em deposito

Tubos de todas as classes
Marcos fontenarios
Torneiras, Chaves de passagem
Bocças de rega e incendio

e todo o demais material para abastecimento d'aguas.

Motores a vapor e hydraulicos. Machinas industriais e agricolas

Bombas e appparelhos elevadores de agua, para abastecimento de povoações, rega, e usos industriais

LADRILHOS REFRACTARIOS

Dão-se esclarecimentos, catalogos 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 moído.

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

Acido phosphorico liquido, concentrado, até 60%.

Adubo especial para aliviar terras fortes.

Adubos preparados de encomenda para toda a classe de terrenos e de culturas.

Acido sulphurico.

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

Sr. Director de la Sociedad general de Fosfatos de Cáceres

Aldea-Moret, CÁ CERES

	Importancias		Diferencias em 1887	
	1886 réis	1887 réis	a mais réis	a menos réis
Producto do trafego total				
Passageiros.....	1.078.469\$409	1.087.690\$518	9.221\$109	
Mercadorias — Grande velocidade.....	205.242\$608	218.588\$120	13.345\$512	
— Pequena velocidade.....	1.201.536\$423	1.205.410\$724	3.874\$301	
Total.....	2.485.248\$440	2.511.689\$362	26.440\$922	
Producto do trafego interno				
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	
Producto do trafego Internacional				
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	11.564\$670	
Total.....	309.641\$482	326.214\$002	16.572\$520	

O que dá para o producto do trafego internacional um augmento importante, tanto nos passageiros como na pequena velocidade em relação ao exercicio de 1886 e um pequeno augmento no do trafego interno nas linhas, o qual corresponde como indicámos, a um augmento importante, attendendo a que o trafego n'este exercicio não teve motivo algum extraordinario 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.....	réis	161:185\$069
" 1886.....	"	211:275\$900

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	} 580
Ramal de Cáceres.....	72	
" " Coimbra.....	2	

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

Redes	Comboios	1887		Diferencias em 1887	
		1886	1887	A mais	A menos
		Kilometros-trem		Kilometros-trem	
Leste e Norte.....	Passageiros.....	915.721	1.008.789	93.062	
	Mercadorias.....	573.003	589.950	16.947	
	Total.....	1.488.724	1.598.733	110.009	
Ramal de Cáceres.....	Passageiros.....	55.007	62.263	7.256	
	Mercadorias.....	46.600	59.628	13.028	
	Total.....	101.607	121.891	20.284	
Ramal de Coimbra.....	Passageiros.....	5.591	5.904	313	
	Mercadorias.....	2.783	2.920	137	
	Total.....	8.374	8.824	450	
Reunidas.....	Passageiros.....	976.319	1.076.950	100.631	
	Mercadorias.....	622.386	652.498	30.112	
	Total.....	1.598.705	1.729.448	130.743	

Continúa

FUNDIÇÃO PRIMITIVA VALENCIANA

E OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO

M. Marro & C.^a
(Succesores de Cases)

14 primeiros premios
em varias
exposições

Diplomas de honra:
Madrid
e Valencia em 1893

VALENCIA-199, San Vicente, 199 - HESPAÑA

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

ARMACÕES, PONTES

Caldéiras de vapor

GRUAS E TORNOS

Machinas de serrar

MOINHOS

para arroz farinhas e azei-
tonas

MACHINAS DE VAPOR

de 2 a 400 cavallos. Grande economia

EM CONSUMO DE COMBUSTIVEL
sem competencia

PRENSAS HYDRAULICAS

e de parafusos

NORAS E BOMBAS

de todos os systemas

MATERIAL COMPLETO

DE MINAS

Turbinas e Rodas hydraulicas

Aparelhos para fabricas de chocolate

Fundição de todas as classes

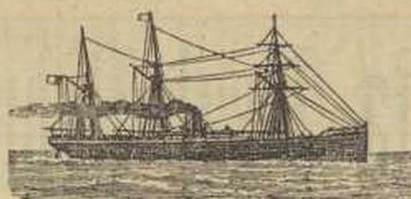
MAQUINARIA COMPLETA

para a fabricação de

Ladrilhos, Mosaicos, Azulejos e Tijollos

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

Catalogos 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-Ayres

Esperado em 19 ou 20 de julho

O paquete TAMAR

Para Southampton e Antuerpia

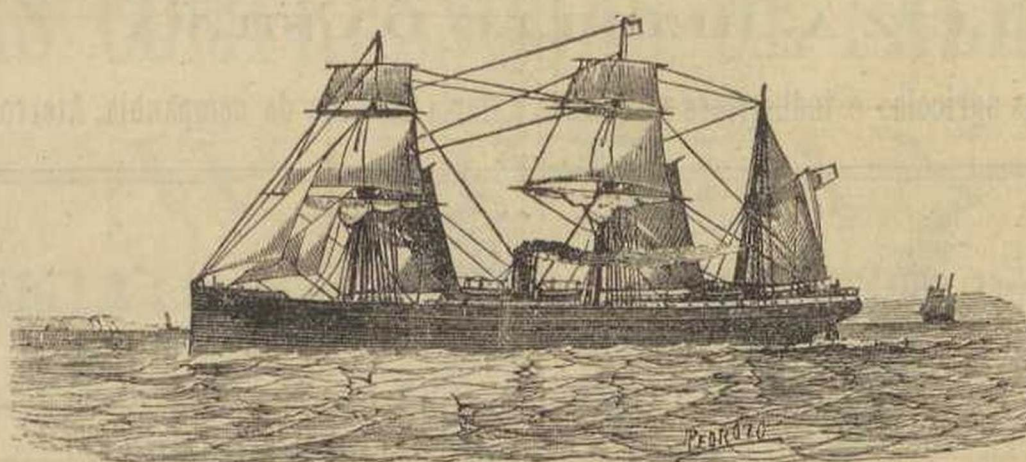
As accomodações para passageiros são inexcitaveis em con-
forto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos
que se teem inventado para minorar os incommodos de uma via-
gem por mar,

Ha a bordo de todos estes paquetes cosinheiro e creados por-
tuguezes.

AGENTES

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

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



EMPRESA 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, Principe, Ambriz, Loanda, Novo Redondo,
Benguella e Mossamedes

Os AGENTES

Henry Burnay & C.^a

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

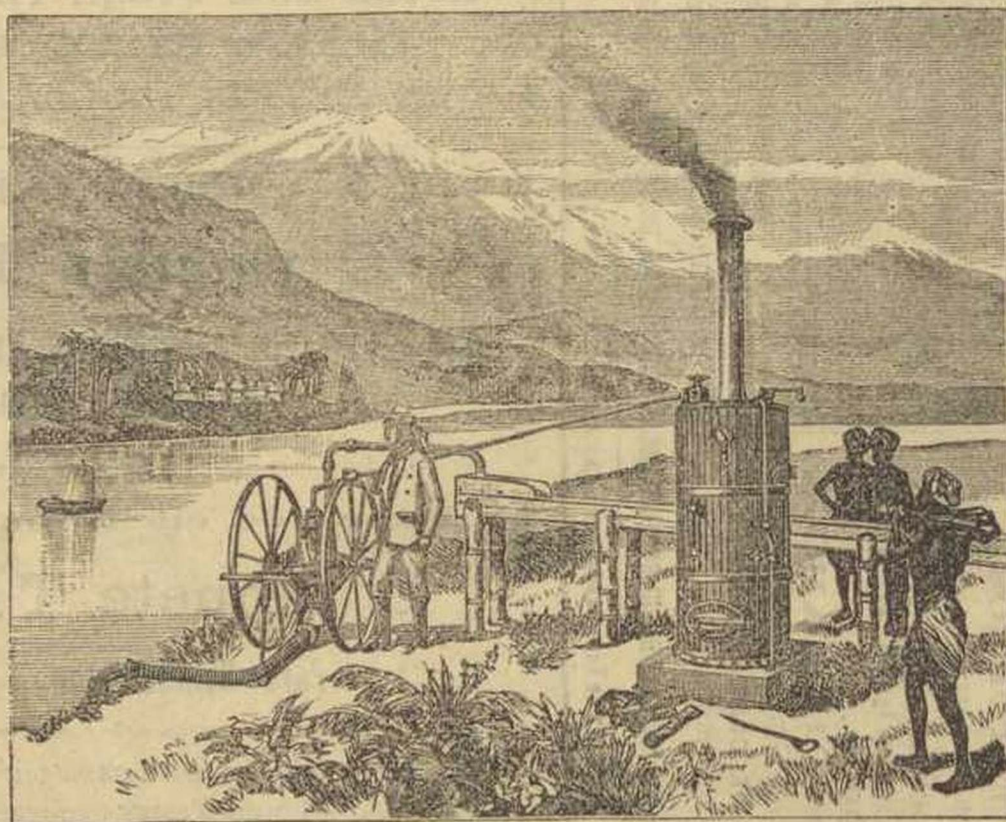
AGENTES

Henry Burnay & C.^a — Lisboa

Prytz & C.^a — Bordeus

Companhia Real Promotora da Agricultura Portuguesa

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



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

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

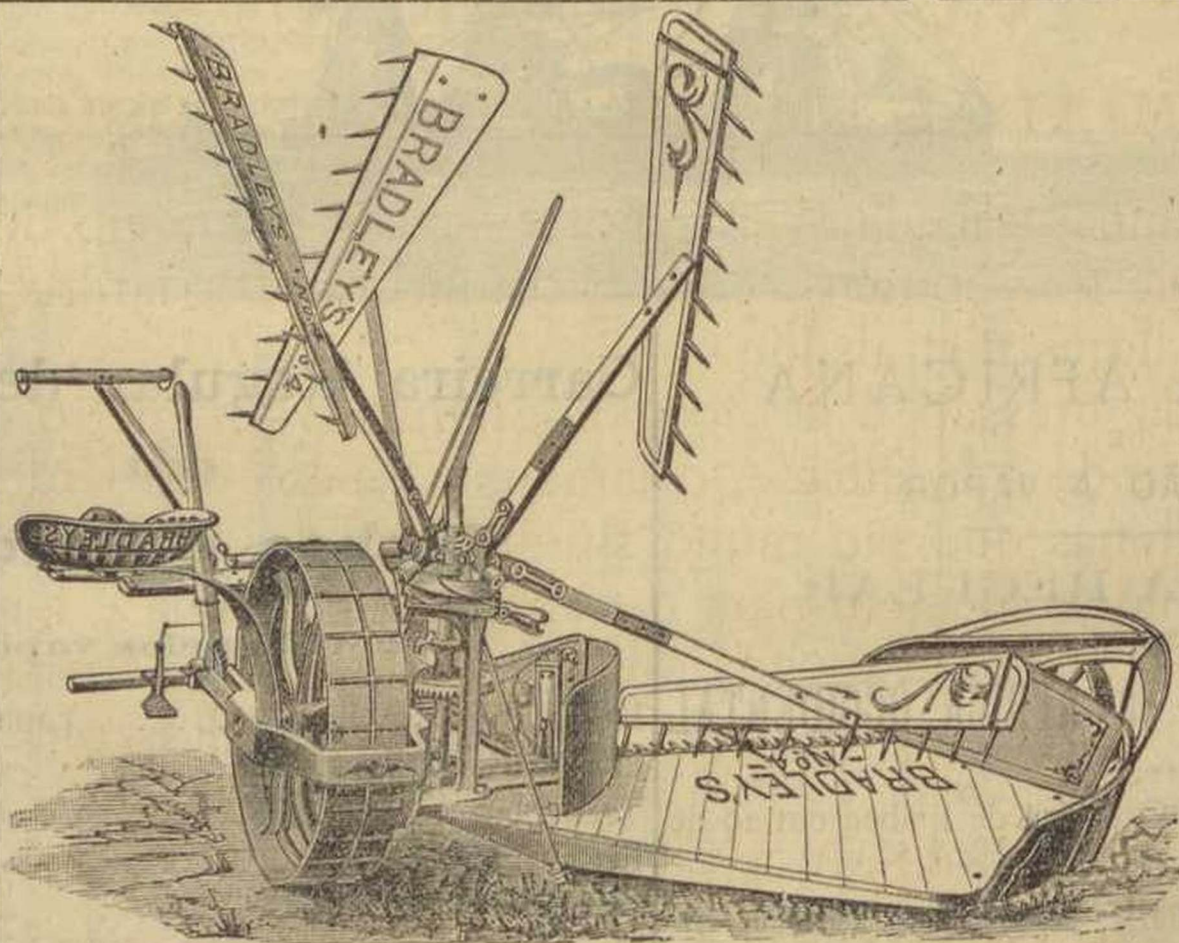
Aubos químicos e orgânicos para todas as culturas únicos preparados em Portugal bem pulverizados e premiados com Diploma de Merito na Exposição Industrial do Porto pela sua riqueza e perfeição de fabrico

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

LUIZ A. REBELLO DA SILVA

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

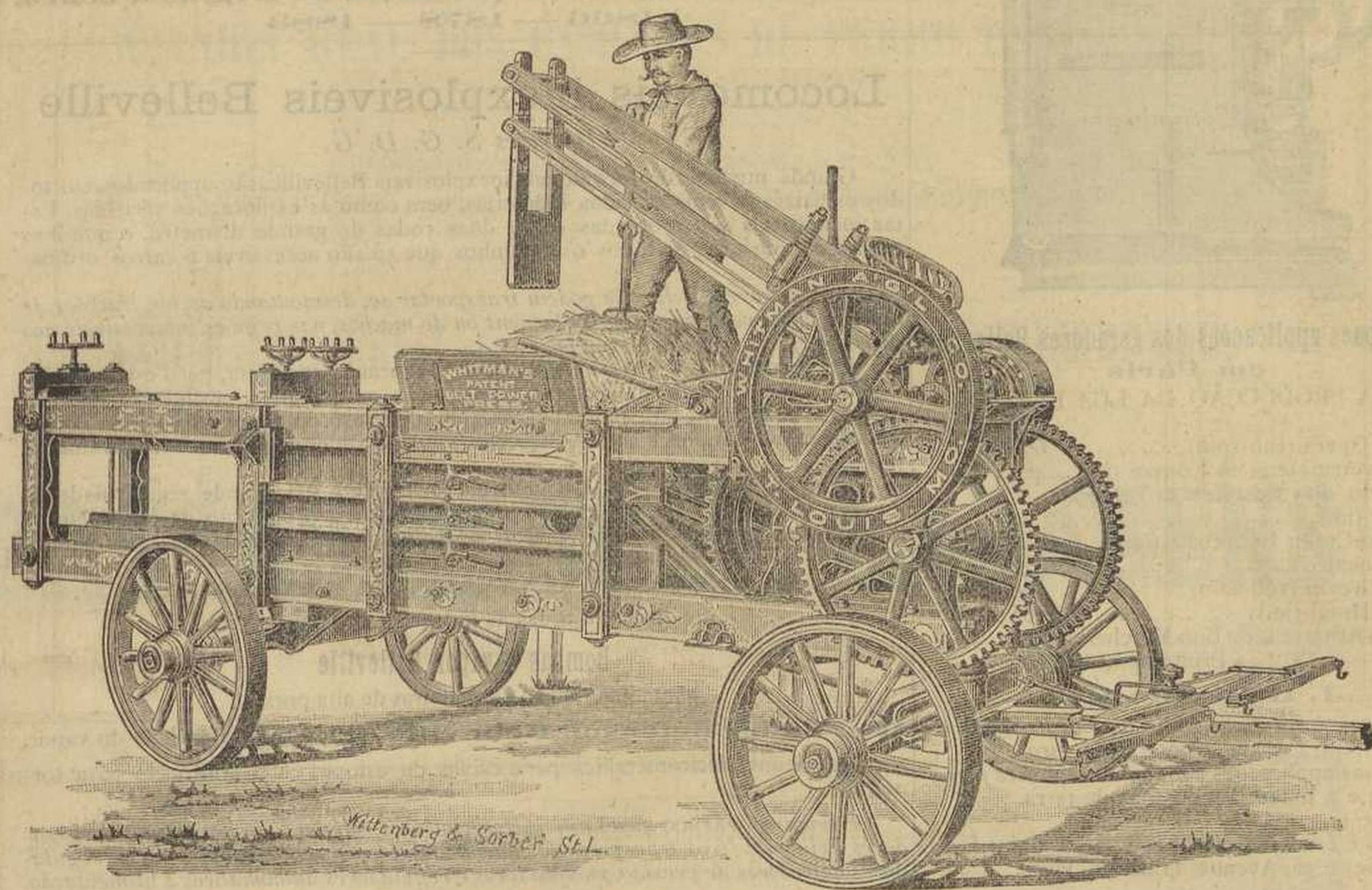
VACCINA «PASTEUR»
PARA
Gado



VACCINA «PASTEUR»
PARA
Gado

TARIFAS REDUZIDAS NOS TRANSPORTES
DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Companhia Real Promotora da Agricultura Portuguesa



PRENSAS COMPRESSORAS DE PALHA E FENO WHITMAN

PREMIADAS EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

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

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

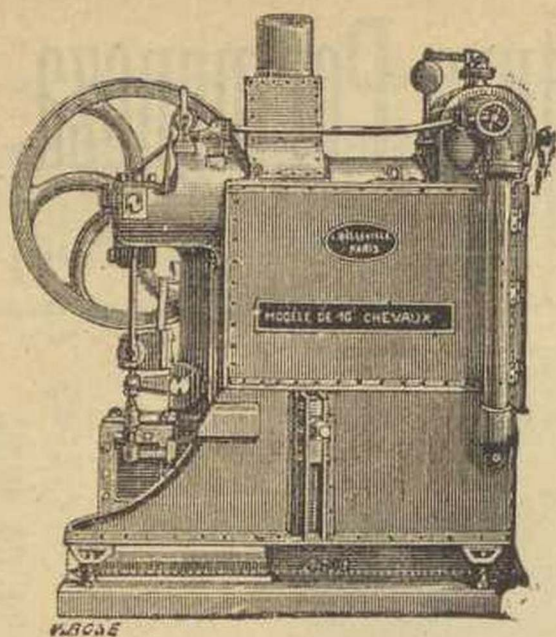
Sendo movidas a vapor, com a força de 4 cavallos obtem-se de 500 a 600 fardos por dia.

Os fardos ficam impermeaveis e incombustiveis.

UNICOS REPRESENTANTES EM PORTUGAL

A Companhia Real Promotora da Agricultura Portuguesa

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



Principaes applicações dos geradores Belleville em Paris

PARA A PRODUÇÃO 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 Lyonnais (id.).....	220 "
Eden-Theatro	440 "
Museu Grevin (sub-solo).....	90 "
Grande Hotel (id.).....	555 "
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 mer-
cante e a todas as industrias de terra.

Officinas e estaleiros de l'Ermitage, á Saint-Denis-
(Seine) e 66, Avenue Trudaine, Paris.

SOCIEDADE DOS GERADORES INEXPLOSIVEIS BELLEVILLE

37 ANNOS DE EXISTENCIA

PRIMEIRA PATENTE DE INVENÇÃO 1850—ULTIMA PATENTE DE APREFEIÇOAMENTO 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 to-
dos os paizes ás mais variadas industrias, bem como ás explorações agricolas. Es-
tas locomoveis são montadas sobre duas rodas de grande diametro, o que lhes
permite transitar por todos os caminhos que só são accessiveis a carros ordina-
rios.

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

Principaes vantagens:—Segurança completa, peso e volume in-
significantes, facilidade na limpeza, alimentação automatic, purificação racional
das aguas e alimentação, economia, escape silencioso do vapor na chaminé, cons-
trução 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 produção da luz electrica.

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

GERADORES INEXPLOSIVEIS BELLEVILLE

applicados a todas as industrias e á navegação

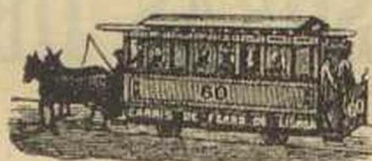
Bombas a vapor Belleville

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 tor-
neiras.

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



COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

BILHETES PESSOAES

N'este escriptorio, todos os dias não santificados do meio dia ás 3 ho-
ras da tarde, desde o dia 20 do corrente, poderão ser tomados bilhetes pes-
soaes e intransmissiveis, para transito em todos os carros, que a Compa-
nhia tiver em serviço do publico, validos desde o dia em que forem toma-
dos 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.



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO
REDAÇÃO
Con 1

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. ^a	9.270	51,50	10.260	57,00	10.100	56,10	9.330	51,80	11.300	62,75	11.710	65,05
	2. ^a	7.210	40,05	7.960	44,20	7.830	43,50	7.260	40,30	8.730	48,50	9.040	50,25
	3. ^a	5.140	28,60	3.760	20,90	3.700	20,35	5.170	28,75	4.180	23,25	4.350	24,15
Entroncamento	1. ^a	7.150	39,70	8.440	45,20	7.980	44,30	7.210	40,05	9.180	50,95	9.590	53,25
	2. ^a	5.560	30,90	6.310	35,05	6.180	34,35	5.610	31,15	7.080	39,35	7.390	41,10
	3. ^a	3.960	22,00	4.410	24,50	4.340	21,10	3.990	22,15	4.880	27,10	5.060	28,15
Marvão	1. ^a	9.810	54,50	10.800	60,00	10.640	59,10	9.870	54,80	11.840	65,75	12.250	68,05
	2. ^a	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. ^a	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. ^a	10.300	57,20	11.290	62,70	11.130	61,80	10.360	57,55	12.330	68,45	12.740	70,75
	2. ^a	8.010	44,50	8.760	48,65	8.630	47,95	8.060	44,75	9.530	52,95	9.840	54,70
	3. ^a	5.710	31,75	4.440	22,95	4.070	22,60	5.740	31,90	4.550	25,30	4.720	26,20
Coimbra	1. ^a	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. ^a	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. ^a	2.760	15,35	3.210	17,85	3.140	17,40	2.790	15,50	3.680	20,40	3.860	21,45
Pampilhosa	1. ^a	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. ^a	3.630	20,20	4.380	24,35	4.250	23,65	3.680	20,45	5.150	28,65	5.460	30,35
	3. ^a	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.^a — Passageiros:

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

2.^a — 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 às 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	O mesmo preço de 50 kilog. pela columna ante- rior.	7,20	0,04
Pontevedra.....	120,60	0,67		72,00	0,40
Vigo.....	100,80	0,56		61,20	0,34
Guillarey.....	18,00	0,10		10,80	0,06
Orense.....	232,20	1,29		138,60	0,77
Monforte.....	336,60	1,87		201,60	1,12

3.^a— Nas bagagens que tenham excesso de pezo cobrar-se-hão para as linhas portuguezas as despesas accessorias 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 : Aceitar-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 atrasos, detenções, avarias etc., que se dêem nas alfandegas das fronteiras no acto das operações, quer de transito, quer de entrada ou sahida dos volumes de bagagem, quando por qualquer motivo ou pretexto os agentes do fisco entenderem dever sustar o seguimento dos volumes, abril-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

Linhas 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 quaesquer das estações das linhas supra indicadas

Desde 15 de Julho de 1888

BASES

Por tonelada e kilometro	12 réis	
Minimum d'expedição	5:000 kilogrammas	} ou pagando como tal
„ de percurso	20 kilometros	

Condições

- 1.^a Além dos preços de percepção supra indicados, cobrar-se-hão as despesas accessorias 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 praso da entrega d'estas expedições, na estação de chegada.
- 3.^a 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.^a Ficam em tudo o mais em vigor as condições das tarifas geraes de cada uma das linhas.

Lisboa, 22 de Junho de 1888.

O Director da Companhia
Pedro Ignacio Lopes



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Linhas de Lisboa a Cintra e Torres Vedras e de Torres Vedras à Figueira e Alfaiões

TARIFA ESPECIAL C. A. N.º 3 — 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	5:000 kilogrammas	ou pagando
„ de percurso	20 kilometros	como tal

Condições

- 1.ª Além dos preços supra indicados, cobrar-se-hão as despesas accessorias 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 praso 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 beneficio 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