

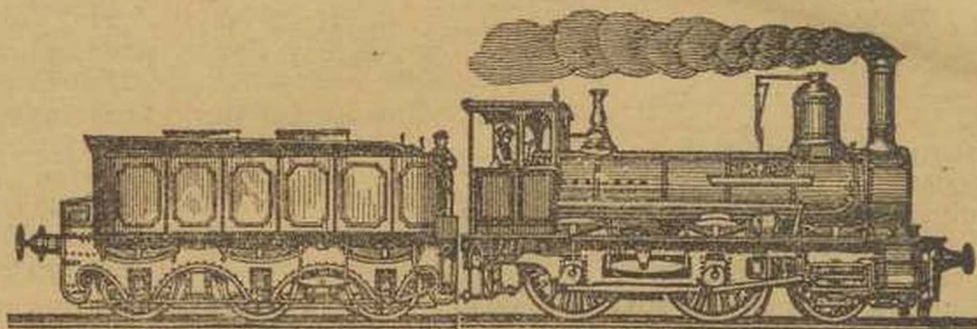
# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL, POR DESPACHO DE 5 DE MARÇO DE 1888 DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Proprietario-Director

L. DE MENDONÇA E COSTA



Engenheiro-consultor

C. XAVIER CORDEIRO

REPRESENTANTES NO ESTRANGEIRO. — Madrid — Redactor, D. Juan Eloy de Bona — Preciados, 33

Paris. — G. Pessard — Rue Montmartre, 131.

Derby — George James Pratt — Adjuncto do serviço de Tração da companhia Midland Railway

## AVISO IMPORTANTE

Por accordo com as direcções respectivas, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* distribue sempre, como annexos, as tarifas especiaes de transporte em todas as linhas ferreas portuguezas, acompanhando-as de artigos explicativos.

Com o presente numero distribuimos como annexa a Tarifa especial n.º 16—pequena velocidade da rede do Sul e Sueste, transportes de cortiça em bruto ou em pranchas.

Vidé artigo na respectiva secção pag. 371.

Com os 24. numeros d'este anno temos distribuido aos nossos assignantes:

19 tarifas especiaes.

3 mappas de distancias kilometricas.

3 grandes desenhos da ponte do Tejo.

## SUMMARIO

Obras publicas de Hespanha, *Notas estatisticas*—Os passes dos americanos—Parte official, Ministerio das obras publicas, commercio e industria, Decreto de 28 de novembro, Portarias de 30 de novembro, 4, 6 e 11 de dezembro—Tarifas de transporte—Ascensores em Lisboa—Caldeiras multibulares de Nayer & C.ª, inexplosiveis—Consultas—Notas de viagem X, Liverpool em poucas horas—A ponte sobre a Mancha—Erratas—Republica Argentina—Carteira dos accionistas—Boletins financeiros, de Paris por G. Pessard, e de Lisboa por B. dos Santos—Cotações dos tit. de cam. de ferro nas bolsas de Lisboa, Paris, Londres, Amsterdam e Bruxellas—Receitas dos caminhos de ferro—Centro Promotor do trabalho—Linhas portuguezas, Companhia das docas do Porto e caminhos de ferro peninsulares—Linhas hespanholas, Linãres—Almeria. Santander—Madrid. De Alicante a Villa Gayosa. Reducção de tarifas. Almansa—Valencia—Tarragona—Companhia real dos caminhos de ferro a través d'Africa, continuação do relatorio—Linhas estrangeiras Modificação de lei. Horario illustrado suiso. No Mexico—Aviões de serviço—Annuncios.

## OBRAS PUBLICAS DE HESPAÑHA

### Notas estatisticas

**T**ODAS as nações que se prezam de caminhar a par dos progressos da civilização, de ha muito comprehendem o importantissimo papel que, entre as sciencias universaes, representa a estatistica, e cada dia lhe vão consagrando mais amplos elementos,

para que ella occupe sempre dignamente o logar honroso que lhe compete.

Por este motivo achamos conveniente, inserir nas columnas d'esta *Gazeta*, alguns dados, (que reputamos necessarios) relativos ás obras publicas de Hespanha, e ao desenvolvimento progressivo que este tão importante ramo tem tido na nação vizinha, durante o anno economico de 1887-88, e nos quatro annos anteriores, completando com o dito anno, o primeiro quinquenio, e podendo deduzir-se de taes esclarecimentos, apreciaveis termos de comparação para certos calculos, que poderão ser de grande importancia.

O termo médio da construcção de estradas é o seguinte:

Annos	Numero de kilometros construidos	Custo—Total Pesetas	Custo por kilometro Pesetas
1883-84	367	10.496:303'04	28:600
1884-85	332	8.784:974'15	26:460
1885-86	291	7.406:971'26	25:451
1886-87	359	10.446:191'28	29:098
1887-88	589	15.201:462'17	25:809
	1:938	52.335:901'90	

Como se viu pelo precedente quadro, o resumo dos cinco annos, representa um custo total de 52.335:901'90 pesetas, o qual dividido pelos 1:938 kilometros concluidos, dá um quociente de 27:005 pesetas, como preço médio por kilometro.

Alem d'isso, tambem se nota que o numero médio de kilometros construidos em cada um dos cinco annos foi de 387.

O resumo das despesas no anno de 1887-88, foi o seguinte:

Construcções civis.....	4.918:932'25
Serviço geral.....	582:298'66
Estradas.....	46.410:362'10
Caminhos de Ferro.....	7.283:905'06
Aguas.....	824:852'54
Navegação maritima.....	5.189:043'33
	65.209:395'94

Para que melhor se comprehenda o sentido d'estas cifras e os diferentes detalhes que ha a notar em cada uma das parcellas mencionadas, damos em seguida um outro resumo que vem esclarecer completamente o assumpto:



## Resumo geral dos gastos classificados segundo o systema de execução das obras

TITULOS	POR CONTRACTO	POR ADMINISTRAÇÃO	POR SUBVENÇÃO E AUXÍLIOS	TOTAL
Serviço geral.....	"	582:298'66	"	582:298'66
Estradas, estudos, expropriações e obras novas .....	19.971:086'69	4.725:771'20	"	24.696:857'89
Reparação.....	1.053:482'82	1.508:145'22	"	2.561:628'04
Conservação { Trabalhadores .....	"	7.251:635'98	"	7.251:635'98
{ Outros gastos .....	6.277:038'10	5.623:202'09	"	11.900:240'19
Caminhos de ferro, estudos, estatística e subvenções . . .	"	89:516'71	6.955:487'24	7.045:003'95
— Repartições e inspecções de caminhos de ferro .....	"	238:901'11	"	238 901'11
Aproveitamento de aguas.—Estudos, obras novas e subvenções .....	"	368:518'99	150:000'00	518:518'99
— — — — — Reparação e distribuição .....	"	95:856'69	"	95:856'69
— — — — — Conservação e exploração .....	"	210:476'86	"	210:476'86
Navegação marítima. Portos.—estudos, obras novas e auxílios ás de in- teresse geral .....	2.292:865'60	115:380'93	"	2.408:246'53
— — — — — Reparação e conservação .....	6:974'00	250:091'99	1.812:500'00	2.069:565'99
— — — — — Pharoas.—Estudos e obras novas .....	160:532'14	84:849'57	"	245:381'71
— — — — — Reparação e conservação .....	"	399:675'74	"	399:675'74
— — — — — Boias.—Estudos e obras novas .....	"	2:648'68	"	2:648'68
— — — — — Reparação e conservação .....	"	63:524'68	"	63:524'68
Construcções civis.—Estudos, projectos de obras e obras novas .....	1.331:634'56	2.104:490'80	"	3.436:125'45
— — — — — Reparação e conservação .....	56:546'69	1.426:260'11	"	1.482:806'80
Totaes .....	31.150:160'60	25.141:246'10	8.917:987'24	65.209:393'94

Para terminarmos a tarefa, que a nós proprios im- relativos ás obras publicas de Hespanha, damos em se-  
pozémos, de consignar aqui todos os esclarecimentos guida um importantissimo quadro explicativo:

## Resumo geral das despesas de material de obras publicas nos annos economicos de 1883-84 até 1887-88

	ANNOS				
	1883-84	1884-85	1885-86	1886-87	1887-88
Despezas geraes.....	443:315,68	490:240,74	534:843,87	512:436,32	582:298,66
Estradas.....	31.430:569,46	27.766:853,34	21.379:404,21	28.200:153,60	24.696:857,89
{ Estudos e novas construcções .....	3.339:594,57	3.608:811,31	5.407:706,53	3.254:225,62	2.561:628,04
{ Reparações .....	15.122:360,52	17.011:700,32	18.636:931,92	17.433:407,38	19.151:876,17
{ Conservação .....	49.952:524,55	42.387:364,97	45.424:042,26	48.887:788,60	46.410:362,10
Total.....	229:744,86	229:448,34	220:007,56	214:204,41	238:901,11
Caminhos de ferro.....	248:333,29	319:911,89	302:877,81	260:779,06	89:516,71
{ Inspeção facultativa e administrativa .....	13.319:999,99	11.221:212,67	10.180:874,93	9.180:204,93	6.999:487,24
{ Estudos, visitas, estatísticas, etc.....	13.797:637,70	11.762:172,90	10.763:740,30	9.699:244,40	7.283:909,06
{ Nova construção .....	2.767:838,24	707:080,92	463:387,31	362:466,94	518:918,99
Total.....	302:538,53	333:200,82	193:929,14	117:842,68	92:996,39
Aproveitamento das aguas.....	149:214,85	195:381,57	163:040,16	191:319,27	213:777,16
{ Estudos e nova construção .....	3.219:991,60	1.193:662,71	781:992,61	631:604,89	824:892,97
{ Reparação .....	2.911:916,63	3.640:188,44	3.709:448,39	4.830:382,83	4.477:812,92
{ Conservação .....	530:476,98	537:379,07	699:047,00	759:8.067	649:097,99
Total.....	51:938,09	71:294,12	90:206,67	93:239,49	66:173,36
Navegação marítima.....	3.913:931,30	4.244:897,63	4.498:702,05	5.643:512,99	5.189:043,33
{ Portos .....	2.909:346,04	3.231:973,19	4.894:101,73	3.900:376,56	4.918:932,29
{ Pharoas.....	73.432:346,87	63.313:872,14	66.797:382,79	69.230:963,72	69.209:393,94
{ Boias .....					
Total.....					
Construcções civis.....					
Totaes geraes.....					

Do que fica exposto se deduz que o custo médio por kilometro na reparação das estradas durante o anno de 1887-88, foi de 99 pesetas. Este resultado obtem-se dividindo o custo total (2.561:628'04) pelo numero de kilometros em exploração que é de 26:198; e fazendo a mesma operação nos outros cinco annos resulta d'aqui, que o termo médio em cada um d'elles é de 140 pesetas por kilometro.

O custo médio da conservação das estradas é de 731 pesetas por kilometro, e tomando o termo médio nos cinco annos supracitados, resulta ser 682 pesetas.

Outras muitas deducções se poderiam ainda tirar d'este ultimo resumo, mas deixamos de o fazer para não alongar demasiadamente este artigo.

Madrid, dezembro, 1889.

Euzebio Page.

## OS PASSES DOS AMERICANOS

Não podémos, em o nosso numero anterior, responder aos nossos estimaveis assignantes, que nos perguntavam se a companhia Carris de Ferro, reformava, para o anno proximo, os bilhetes de assignatura, porque nada estando resolvido até então, não podiamos dar cabal satisfação aos seus desejos.

Vamos fazel-o agora.

Visto que o *interview* está em moda poderíamos dar este nome ao dialogo que tivemos com um dos directores da companhia. Preferimos, porém, não lhe chamar nomes estrangeiros e reproduzir simplesmente o que por s. ex.<sup>a</sup> nos foi dito:

—A companhia não estabelece bilhetes de assignatura para o proximo anno.



—Mas também não renova os que existem actualmente e findam em 31 d'este mez?

—Também não; assim foi resolvido pelo conselho fiscal.

—N'esse caso, os assignantes que os tomaram pelo anno economico, que acaba em junho, ficam em melhores circumstancias do que os que os tinham pelo anno civil, alguns dos quaes são da primitiva?

—Assim é, mas é impossivel crear agora uns bilhetes de semestre; pouco aproveitariam porque o melhor semestre é o segundo do anno, e chegado que seja julho todos ficarão eguaes.

—E não influirá essa resolução nas receitas da companhia; o publico não preferirá os outros carros?

—Não é natural, porque vamos reduzir os preços ordinarios, e assim o publico não fica prejudicado.

—E auctorisa-me v. ex.<sup>a</sup> a dizer isto aos leitores da minha *Gazeta*?

—Sim, senhor, póde declaral-o, porque é assumpto resolvido.

Devemos accrescentar que o director com quem tivemos esta conversa, foi o sr. Consiglieri Pedroso, e não occultaremos também que é convicção nossa, pela maneira porque s. ex.<sup>a</sup> se expressou, posto que não nol-o declarasse, que o parecer de s. ex.<sup>a</sup> é contrario á terminação dos bilhetes de assignatura, pelo menos dos actuaes.

## PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

DIRECÇÃO GERAL DAS OBRAS PUBLICAS E MINAS

### 2.<sup>a</sup> repartição

#### CAMINHOS DE FERRO

Pedindo a companhia do caminho de ferro do Mondego que, para a construcção do primeiro e segundos lanços da 2.<sup>a</sup> secção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil seja declarada a urgencia da expropriação de nove parcellas de terreno, com os n.<sup>os</sup> 1, 2, 3, 4, 5, 12, 13, 74 e 75 sendo: as numeros 1, 2, 3, 4, 5, 12 e 13 no primeiro lanço, e as restantes no segundo lanço, todas da 2.<sup>a</sup> secção e pertencentes: a n.<sup>o</sup> 1 ao prior José Pinto, as n.<sup>os</sup> 2 e 13 a José Caetano, a n.<sup>o</sup> 3 ao dr. Campos de Magalhães, a n.<sup>o</sup> 4 a D. Maria Conceição Magalhães, a n.<sup>o</sup> 5 a D. Maria Conceição de Prago, a n.<sup>o</sup> 12 a João Agostinho, a n.<sup>o</sup> 74 a Daniel Simões de Gonzaga, e a n.<sup>o</sup> 85 a Daniel Carvalho, e situadas as n.<sup>os</sup> 1, 2, 3, 4, 5, 12 e 13 na freguezia da Louzã, e os n.<sup>os</sup> 74 e 75 na freguezia de Serpins, todas no concelho da Louzã, districto de Coimbra; e

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

Hei por bem conformando-me com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, declarar de utilidade publica e urgente nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, a expropriação das mencionadas parcellas, marcadas nas plantas parcellares, que baixam com o presente decreto assignadas pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 28 de novembro de 1889.—REI—*Eduardo José Coelho*.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 21 do corrente da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 28 de setembro ultimo e apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes do desvio da estrada municipal de Boidobra ao kilometro 16,400 no 3.<sup>o</sup> lanço da 2.<sup>a</sup> secção do caminho de ferro da Beira Baixa, comprehendido entre o Fundão e a Covilhã, devendo porém augmentar-se para a esquerda da linha ferrea n'uma extensão de 15<sup>m</sup>,77 o patamar projectado na passagem do nivel, conservando para esse fim o actual declive da estrada de 0<sup>m</sup>,112.

Paço, em 30 de novembro de 1889.—*Eduardo José Coelho*.

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

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto datado de 28 de outubro findo, de um reservatorio de agua que a companhia nacional de caminhos de ferro pretende construir no apeadeiro de Codeções, na linha ferrea de Foz Tua a Mirandella: ha por bem, conformando-se com o parecer de 25 do corrente mez, da junta consultiva de obras publicas e minas, approvar o referido projecto.

Paço, em 30 de novembro de 1889.—*Eduardo José Coelho*.

Para o director da fiscalisação do caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandella.

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 24 de setembro ultimo, apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego, do desvio da estrada districtal n.<sup>o</sup> 106 da Varzea a Goes, entre os kilometros 48,730 e 48,814,20 3.<sup>o</sup> lanço da 2.<sup>a</sup> secção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, devendo ser revestido de empedrado o talude que fica separando a estrada do caminho de ferro.

Paço, em 4 de dezembro de 1889.—*Eduardo José Coelho*.

Para o director da fiscalisação do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 28 de novembro findo da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto, datado de 14 do referido mez, dos encontros de uma ponte metallica de 4 metros de vão ao kilometro 28,877 no 4.<sup>o</sup> lanço da 1.<sup>a</sup> secção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego.

Paço, em 4 de dezembro de 1889.—*Eduardo José Coelho*.

Para o director da fiscalisação do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 28 de novembro findo: ha por bem approvar o projecto datado de 27 de setembro ultimo, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de modificação da razante da estrada n.<sup>o</sup> 55 de Castello Branco á Guarda, para a passagem de nivel ao kilometro 1,404 no primeiro lanço da Covilhã á Portella das Escolladas, da 3.<sup>a</sup> secção do caminho de ferro da Beira Baixa.

Paço, em 6 de dezembro de 1889.—*Eduardo José Coelho*.

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 5 do corrente mez da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto, datado de 18 de novembro findo e apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego, das alvenarias dos encontros da ponte metallica de 40 metros de vão sobre o rio Ceira, ao kilometro 49,41450 no 3.<sup>o</sup> lanço da 2.<sup>a</sup> secção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

Paço, em 11 de dezembro de 1889.—*Eduardo José Coelho*.

Para o director da fiscalisação da construcção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

**Ampliação da n.<sup>o</sup> 3, pequena velocidade, do Minho e Douro.**—Esta ampliação, que principiou a vigorar desde 1 do corrente, não offerece interesse algum ao commercio, por se tratar de uma tarifa unicamente destinada a beneficiar os transportes contractados já, para a construcção de caminhos de ferro em Hespanha, via Barca d'Alva.

Por isso não a distribuimos ao publico, limitando-nos a chamar a attenção para o exemplar da tarifa, que já demos com o nosso n.<sup>o</sup> 20 do 1.<sup>o</sup> anno, reduzindo-se a actual ampliação a augmentar o praso do transporte de 1 anno para 18 mezes, e o minimo do peso para 15:000 toneladas.

**Especial n.<sup>o</sup> 16 do Sul e Sueste—Cortiça em bruto ou pranchas.**—Constitue o annexo do nosso numero de hoje esta nova tarifa com que a administração do Sul e Sueste vem beneficiar um dos transportes que mais affluem ás suas linhas.



A redução nos percursos até 140 kilometros é de 10 por cento sobre os preços anteriores, e de 25 por cento nos percursos superiores áquelle.

Os preços d'estes transportes, das estações abaixo para o Barreiro, ficam, portanto, reduzidos, por mil kilogrammas, ao seguinte, sendo a carga e a descarga por conta dos expedidores:

Casa Branca.....	2\$900 réis
Alcaçovas.....	2\$981 »
Vianna.....	3\$197 »
Villa Nova.....	3\$359 »
Alvito.....	3\$575 »
Cuba.....	3\$926 »
Beja.....	3\$980 »
Evora.....	3\$359 »
Azaruja.....	3\$972 »
Valle do Pereiro.....	3\$980 »
Venda do Duque.....	3\$980 »
Evora-Monte.....	3\$980 »
Extremoz.....	4\$087 »

#### Tarifas directas de Paris a Lisboa.

— Teem-nos perguntado varias pessoas que desejam fazer encomendas de Paris pelas tarifas directas em vigor, quaes os pontos d'aquella capital onde podem fazer apresentar as suas expedições, para gosarem d'essas tarifas, que tão economicas lhes resultam.

Informamo-nos devidamente e podemos dizer-lhes que as remessas podem ser expedidas além da gare de Ivry e da do Quai d'Austerlitz, nas seguintes estações centrais:

Place de la Madeleine, 7.  
Rue de Londres, 8.  
Rue du Paradis, 21.  
Rue Paul Lelong, 7.  
Rue Jean-Jacques Rousseau, 18.  
Boulevard Sebastopol, 34.  
Rue Notre-Dame de Nazareth, 30.  
Rue des Archives, 19.  
Place Saint-Sulpice, 6.  
Rue Française, 6.  
Rue Gaillon, 5.

Em qualquer d'estas o expedidor não tem mais do que pedir a applicação das tarifas seguintes, segundo o transporte que tenha a effectuar:

Sendo recovagens ou quaesquer encomendas de grande velocidade, a tarifa E 223 da Companhia d'Orleans.

Sendo carruagens, em pequena velocidade, a tarifa E 57.

Sendo qualquer mercadoria, por pequena velocidade, a tarifa E 54 bis.

#### ASCENSORES EM LISBOA

A fatalidade typographica fez que a noticia que demos em o nosso numero anterior sobre um pedido de ascensores em Lisboa, viesse appensada com um resto de outra anterior, em lugar do final que haviamos escripto sobre o assumpto.

Hoje vamos ainda tratar d'elle, porque é negocio que interessa vivamente á nossa capital, este dos seus meios de transporte internos, e está-nos parecendo que a falta de uma boa attenção ao estudo das necessidades publicas n'este ramo de serviço, vae pondo a cidade n'uma desorientação tal, que todos se queixam e ninguém se entende.

N'uma povoação tão accidentada como a nossa, o es-

tabelecimento de uma viação, commodas e baratas que evite a subida a pé das íngremes ladeiras, é um bom serviço que se presta ao movimento publico, e até á saúde do transeunte.

Mas por isso, é preciso que se estudem maduramente as condições em que essas linhas podem ser estabelecidas e as que, de uma forma evidente, podem ser de utilidade publica.

D'este estudo sahe, naturalmente, a exigencia de não estorvar com a construcção e exploração de uma linha ferrea urbana, o movimento ordinario de vehiculos, ao mesmo tempo que a de dar preferencia a essa construcção entre sitios que, pelo seu movimento o mereçam effectivamente.

Fundados na primeira d'estas razões é que reprovamos completamente o estabelecimento de uma linha ferrea pelo Chiado e rua do Carmo, como pela estreita e atravancada rua do Principe, mas isso não quer dizer que deixemos de considerar de urgente necessidade, que outra linha se estabeleça para servir a parte alta da cidade d'aquelle lado, em relação com o centro da Baixa.

O movimento extraordinario do ascensor da Gloria, está provando o enorme beneficio que a sua exploração veio trazer ao publico.

O mesmo succederá com o que se está construindo na calçada do Combro, que era, evidentemente, de uma necessidade inadiavel para as relações entre o valle de S. Bento e o monte de S. Roque.

Com estes dois ascensores está servido este ultimo ponto nas suas communicações com os dois centros de movimento—Avenida e bairro de S. Bento—mas o movimento do bairro cujo ponto central é no largo das Duas Igrejas, é tão importante para todos os lados, que não serão de mais ainda uma ou duas linhas que ali levem passageiros de outros pontos.

Foi naturalmente, o que levou o petionario a apresentar o seu requerimento,—unicamente escolheu um pessimo traçado que, se muito bem servia as suas conveniencias de exploração, não pôde ser admittido por outra conveniencia muito mais attendivel—o bem geral.

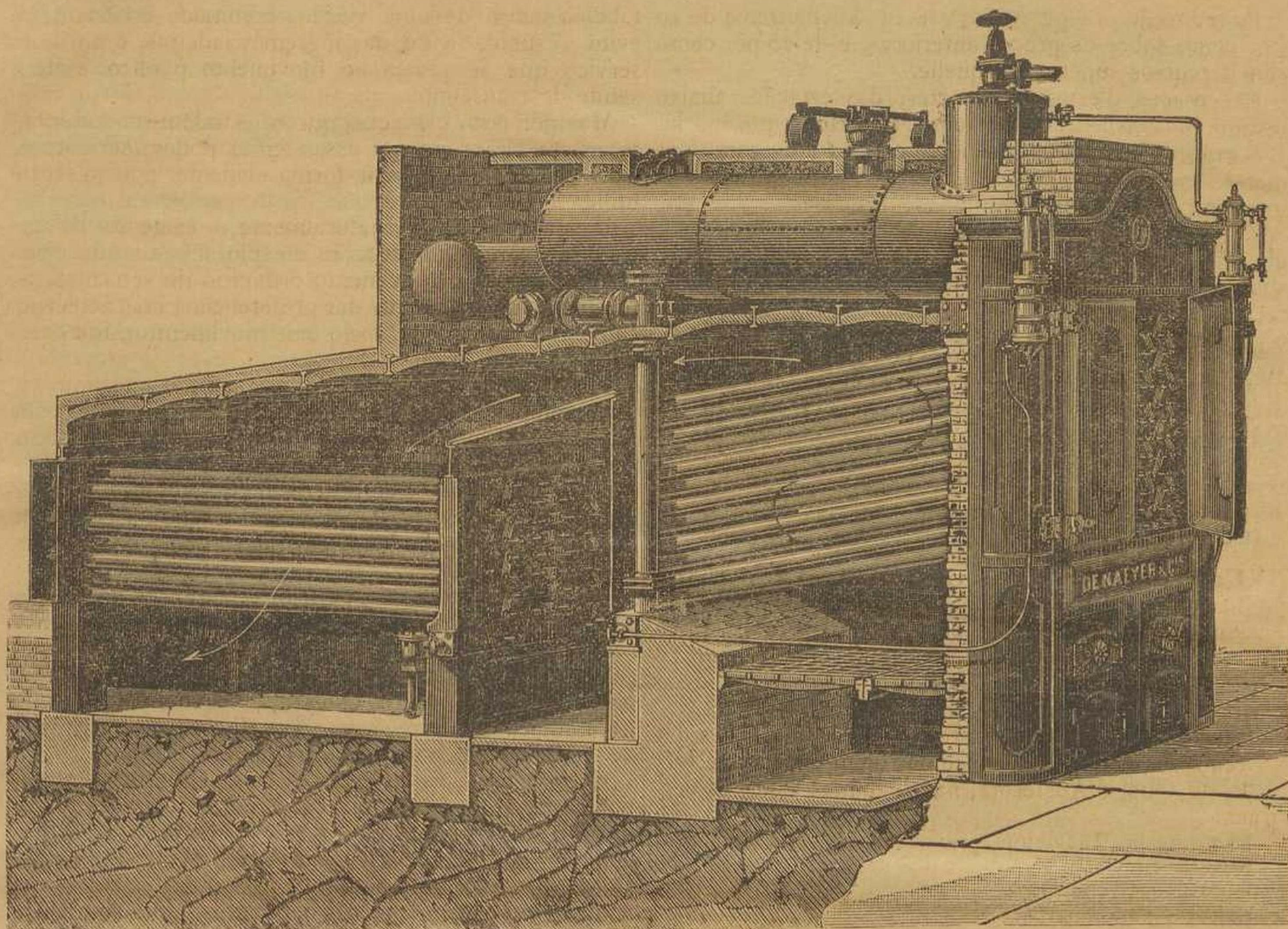
Ora parece-nos que, em lugar de pedir uma enorme linha que atravessasse a cidade, nas ruas de maior movimento, para servir dois bairros affastados, sem relações, quasi, entre si, seria preferivel estabelecer uma outra de grande alcance para serviço exclusivamente de um bairro, escolhendo, para o transito, as ruas em que o assentamento da via não prejudicasse, ao mesmo tempo que as estivessem proximas d'aquellas que maior affluencia de viandantes teem.

Lembra-nos, n'esta hypothese, que uma linha, partindo da rua Nova do Almada, seguindo pela calçada de S. Francisco, e ruas do Ferregial e do Outeiro, ou do Thesouro Velho satisfaria muito melhor o fim de ligar o largo das Duas Igrejas com o centro da Baixa sem prejudicar em cousa alguma o movimento ordinario do Chiado.

Emquanto ao outro lado da cidade, cremos que está pedido já um ascensor para a Costa do Castello; com este e o da Graça que a companhia dos ascensores tem em construcção, fica, por enquanto, bem servida aquella zona.

E a proposito vem lembrar, que já uma companhia se fundou, no anno findo, em Lisboa, a qual se propunha construir e explorar um grande feixe de linhas de tramway-cabo em toda a cidade. O traçado que ella apresentava, para servir os sitios de Santa Clara e S. Vicente era preferivel ao que analysamos, posto que não isento de grandes defeitos.





### CALDEIRAS MULTITUBULARES DE NAEYER & C.<sup>a</sup> INEXPLOSIVEIS

O processo para conseguir, a um tempo, o maior aproveitamento do calorico, e a melhor garantia contra as explosões, tão vulgares nas caldeiras de grande força, tem sido objecto de aturados estudos, tanto mais importantes, quanto elles se propõem resolver cumulativamente estes dois problemas de tão grande vantagem para a industria.

As caldeiras cylindricas vão sendo, por toda a parte, substituidas pelas multitubulares, que offerecem muito maior economia de combustivel, pelo aproveitamento do calorico, ao mesmo tempo que a sua adopção representa uma garantia para os industriaes pela sua qualidade de inexplosiveis, que afasta todo o perigo ao pessoal, embora se dê a ruptura de qualquer das peças, caso que, todavia, é rarissimo.

Os effeitos destruidores d'uma explosão estão sempre na rasão directa da massa metallica em que ella se dá, e do volume de vapor que póde ser produzido instantaneamente pela agua depositada.

E' por isso que as caldeiras multitubulares, das quaes hoje damos a gravura, offerecem uma absoluta segurança.

Com effeito se, por acaso, se dá a ruptura de um tubo, o effeito explosivo encontra-se logo localizado, não produzindo nenhum accidente grave, e tão sómente a paralyção do trabalho.

As caldeiras Naeyer são compostas d'um numero, maior ou menor, de tubos de ferro laminado, de 0,<sup>m</sup>120 de diametro maximo, nos quaes o vapor é produzido.

Estes tubos são grupados por meio de caixas de fer-

ro ou aço fundido, formando cada dois tubos um elemento.

A sobreposição d'um certo numero d'elementos forma uma série. Quantos mais elementos tiver cada série, mais economica é a caldeira.

Cada caldeira é composta d'um certo numero de séries, em posição obliqua para o lado de traz, facilitando assim a evacuação do vapor pelas communicações.

A de que damos a gravura offerece ainda a vantagem d'uma maior economia de calor, porque o seu systema tem por fim aproveitá-lo até á ultima, collocando um grupo de tubos entre o gerador e a chaminé, tubos onde circula a agua d'alimentação, que assim absorve o calorico que de outra fórma—e nas caldeiras de outros systemas—se escapa sem utilidade, chegando n'esta, a entrar nos tubos do gerador já com uma temperatura elevada.

A economia resultante é de 10 a 15 por cento.

Outras condições reúnem as caldeiras d'este systema a facilidade de instalação, pouco espaço exigido, e pequena despeza em fundações.

E' assim que uma d'estas caldeiras, de tubos de 3 metros, e 105 cavallos de força não exige mais do que um espaço de 3<sup>m</sup>,30 de comprimento por 3<sup>m</sup>,08 de largura; para uma de 30 cavallos bastarão 3<sup>m</sup>,30 por 1<sup>m</sup>,44.

Outras condições vantajosas tem sido ainda attendidas n'estas caldeiras:

A rapidez de limpeza e a facilidade de transporte, pela construcção especial d'estas machinas obtem-se uma e outra.

Para qualquer reparação ou limpeza, basta abrir as communicações de uns para outros tubos, para que estes fiquem accessiveis de qualquer das extremidades,



Para o transporte, é facil desmontal-as, peça por peça, podendo separar-se cada dois elementos; a montagem é também facilima.

Finalmente, as vantagens d'estesapparelhos podem resumir-se em:

Simplicidade de construcção e superioridade dos metaes empregados; perfeita circulação da agua no interior dos tubos; combustão completa dos gazes, antes de os lançar pela chaminé; maior superficie d'aquecimento; isenção de perigo d'explosões, ou a sua localisação, mesmo no caso da ruptura d'um tubo; facilidade de limpeza e de reparação; pequeno espaço e pequena despesa de installação; facilidade de desmontagem, de transporte e de montagem.

Alem d'isso o seu preço segundo a tabella que nos mostrou o activo agente d'esta casa em Lisboa, o sr. Ad. Seghers, é o mais economico possivel.

### CONSULTAS

Um nosso estimavel assignante faz-nos as seguintes perguntas:

1.º Poderá um caminho de ferro impedir o consignatario d'uma remessa de vinho, feita dentro das condições de ida e volta, da sua tarifa especial em vigor, para se poder obter o reembolso dos transportes de cascaria vazia, de se munir d'um duplicado da carta de porte, quando esta se tenha estraviado, e tendo-se a mais apresentado um requerimento na direcção, segundo indicações dadas pela repartição do Trafego?

2.º Do que antecede deve-se deduzir que o caminho de ferro recusando passar o tal duplicado, quer obrigar o consignatario a não se conformar com a clausula, da dita tarifa especial, não podendo assim reaver uns fundos que lhe pertencem?

3.º Estará este caminho de ferro no seu direito? No caso affirmativo, um consignatario qualquer, não poderá da mesma maneira, exigir a entrega do *original* carta de porte, quando esta haja sido extraviada pelo pessoal da linha?

Responderemos:

1.º Nem a legislação portugueza sobre caminhos de ferro, nem o codigo commercial especificam os casos de detalhe d'este genero e portanto temos que socorrer-nos do direito geral para os resolver.

Ora se é facto que ninguem é obrigado a reparar uma falta por outro commettida, não é menos verdade que está estabelecido nos usos commerciaes, que de todo o documento de que existe registro, se pode extrahir por este um duplicado, ao que em geral se não recusam as linhas ferreas, como as repartições publicas, quando lhes é requerido.

2.º A deducção não seria logica porque a querer o caminho de ferro difficultar o reembolso do transporte, não o teria estabelecido por tarifa.

3.º Ainda n'este caso nada ha legislado, mas dando o caminho de ferro um duplicado em forma, o consignatario não pode recusar-o podendo porém exigir que esse documento contenha todos os requisitos necessarios para inteira e absolutamente substituir o original em todos os sentidos, tanto para com o caminho de ferro que produziu o estravio como para os effeitos para que tenha que servir.

N'este caso quem commetteu a falta é que a repara; o que diverge do caso 1.º

### NOTAS DE VIAGEM

#### X

#### LIVERPOOL EM POUCAS HORAS

Disse Victor Hugo que abaixo do viver do pouco ha o viver do nada. Pois parodiando o glorioso poeta, poderemos dizer que abaixo do visitar uma cidade em poucos dias ha o visital-a em poucas horas.

Isto serve de desculpa para a falta de qualquer descripção que não podemos fazer da grande cidade ingleza, porque quem chega ás 4 horas da tarde para regressar ás 9 da manhã seguinte, não tem tempo para vel-a nem mesmo de *relance* como succedeu a um nosso consul no estrangeiro, que sob este titulo escreveu uns bons vinte artigos, ha tempos, no *Commercio de Portugal*, a respeito de Liverpool.

Digamos pois, em que póde aproveitar o tempo quem o tem contado a tal ponto.

Chegando pela estação de Nord Western, o mais comodo é tomar logar no hotel, bello edificio, vasto, moderno, com todas as commodidades, todos os melhoramentos, quartos para todos os preços, um serviço primoroso em todos os sentidos.

Não é por esta coincidência de perfeições, todavia, que elle é o mais caro. Ha aposentos desde 2 schilings e meio (562 réis), sendo os de 4 schilings verdadeiramente de primeira ordem.

Saindo do hotel, do outro lado de Lime Street, o viajante defronta com o imponente edificio de St George's Hall que fórma parte da grande praça central da cidade.

A estação não podia, portanto, ficar mais no coração da população, e em eguaes casos só conhecemos a nossa futura estação do Rocio.

Em frente de St George's Hall passam os tramways em todos os sentidos. Tomemos um que nos conduza ás dokas, um dos pontos mais notaveis da cidade.

A linha americana prolonga-se pelas enormes Dale Street e Water Street, conduzindo á entrada do recinto das dokas, enormes, vastissimas, accomodando um sem numero de vapores, provistas de todos os apparelhos para as mais rapidas operações de carga e descarga dos navios, reparações, etc.

Vistas as dokas é mister aproveitar ainda o resto do dia para tomar um caminho de ferro perfeitamente original para nós:

A linha do Mersey.

A estação de Hanover Street, é um edificio pequeno, relativamente á vastidão que costumam ter as estações de linhas ferreas inglezas.

Ao centro o *guichets* dos bilheteiros; ao lado direito as salas de espera moveidas, que são uma perfeita originalidade. São só para a 1.ª e 2.ª classe; para a 3.ª classe ha escadas ao fundo.

Tomando o bilhete o viajante entra na sala que, estando cheia, começa a descer suavemente até o melhor de uns 50 metros.

É a esta profundidade que os comboios circulam e que n'elles tomamos logar para atravessar o rio.

A velha lenda de que lá em baixo, no centro da terra, é a eterna estancia do martyrio que Dante descreveu no seu poema, acode-nos forçosamente á memoria, ao encontrarmos-nos n'aquella estação subterranea onde a claridade do dia nunca penetra.

O fumo das machinas, apesar d'estas serem fumivoras, ennegreceu as paredes, as escadas, o tecto, o chão, tudo.

As luzes que illuminam aquelle antro teem uma claridade soturna e triste; para além do embarcadeiro, a um e outro lado, nada se vê—são os enormes tunneis por onde, de cinco em cinco minutos, desaparecem os grandes comboios que partem, ou reaparecem brillhando os pharoes das machinas que chegam, com um ruido surdo, covo, que nem espaço tem para ecoar sob aquellas abobodas da côr do carvão.

Contrastando com esta tristeza uma multidão enorme, animada, de galantes *miss*, chilreando sae d'aquelles infernaes trens, tomando de vencida os ascensores, rindo, dando continuamente a nota alegre no meio da soterneza d'aquella original estação.

O movimento é continuo em trens que chegam e partem.

Como já dissemos n'um artigo anterior, alludindo a esta linha, entre Liverpool e Birkenhead ha 150 e tantos comboios por dia, em cada sentido, e cremos, a julgar pelo que vimos, que sempre cheios de gente.



Os preços são baratíssimos. Por uma distancia de 4 kilometros, ida e volta paga-se apenas 47 réis em 2.<sup>a</sup> classe, 56 réis em 1.<sup>a</sup>

O tunnel sob o rio, tem uns 2 kilometros; é illuminado por grandes lanternas de foco, aos lados, só para vigilancia da via, bem ventilado, solida construcção em todos os sentidos, havendo em varios pontos grossos gigantes a sustentar a abobada.

Tres minutos depois da entrada no tunnel chega-se á estação do outro lado do rio, que está no mesmo caso da de Liverpool.

Toma-se de novo o ascensor que nos conduz ao nivel da calçada e encontramos-nos com uma cidade maritima, muito interessante, muito nova, com importantes obras a ver, sendo a principal os grandes caes fluctuantes que é mister não deixar de visitar, porque são tambem uma novidade no seu genero.

D'elles parte tambem um vapor que faz o serviço da travessia do Mersey desde o nascer ao pôr do sol, viagem de poucos minutos mas muito agradavel, porque se veem, apesar de longe, as grandes dokas e as pittorescas margens do grande rio que ali fórma uma larga bahia, frequentada pelos vapores que de todo o mundo ali vão fazer escala, n'aquelle porto central entre a Inglaterra, Escossia e Irlanda.

Estamos chegados, n'esta viagem, ao ponto mais distante da nossa Lisboa. Que o vento norte lhe transmitta o desejo que manifestamos aqui em frente d'estes enormissimos depositos de commercio universal, de que em breves annos ella possa tomar o logar proeminente que a sua posição geographica lhe devia dar de ha muito; e deixemos o regresso para as proximas *notas de viagem*.

#### A PONTE SOBRE A MANCHA

Segundo um interessante artigo publicado por *La Nature*, de todos os projectos que até hoje teem apparecido para a construcção de uma ponte que ligue o continente ás ilhas britannicas, e que acabam de apresentar os srs. Schneider, Hersent, Fowler e Baker, os dois primeiros francezes, e os dois ultimos, inglezes, é o que, sem contestação, offerece maior numero de garantias, tanto pela competencia dos seus auctores, e pelos progressos feitos na industria do aço e nos systemas para os trabalhos submarinos, como por ter sido o adoptado por uma poderosa companhia ingleza, a *Channel Bridge*, que conta com o appoio dos homens mais illustres da França e da Inglaterra.

A ponte que partirá das costas de França proximo do Cabo Gris-Nez, terminando nas immedições de Folkestone, terá 38 kilometros de extensão, não sendo completamente rectilinea, porque, para facilitar as obras, serão utilizados dois baixos, o Varne e o Colbart, onde a profundidade é de 6 a 7 metros na baixamar.

Deverá assentar sobre 55 pilares cujos cimentos, construidos em caixões metallicos, attingirão profundidades variaveis, entre 6 ou 7 metros, nos alludidos baixos, 24, proximo da costa ingleza, 40, proximo da franceza, e 55, no centro do canal. As distancias de um a outro pilar serão alternadamente de 300 a 500 metros, de 200 a 350, e de 100 a 250. Os pilares construidos á profundidade de 55 metros terão na base uma superficie de 1:064 metros quadrados; nos demais o minimo será de 25 metros.

Segundo o projecto, o total das fundações dos pilares não será inferior a 4 milhões de metros cubicos de cimento, empregando-se além d'isso 70:000 tonelladas de ferro. A construcção de cada pilar, comprehendendo-se os trabalhos feitos em terra, exigirá 477 dias uteis e 160

de folga, prevendo-se os dias festivos e de mau tempo. Entre o nivel da agua na preamar e a viga inferior da ponte, mediará uma distancia de 54 a 57 metros, o bastante para permittir sempre a passagem dos navios, ainda mesmo os de mais alto bordo.

A ponte será d'aço economisando-se assim uns 50 por cento de peso em relação ao ferro.

O custo total d'esta obra gigantesca está avaliado em 860 milhões de francos; ou 154:800 contos de réis.

#### ERRATAS

O nosso numero anterior foi fatal emquanto a pequenos enganos, que vamos notar, porque não costumamos disfarçar as proprias faltas.

A alguns dos nossos assignantes que recebem o jornal pelo correio, foi incluída n'esse numero a tarifa n.º 16 do Sul e Sueste, em logar da n.º 17, que devia acompanhar esse numero. A esses enviamos com o presente numero a tarifa 17, com a qual poderão fazer a devida troca.

Na 1.<sup>a</sup> pagina, 2.<sup>a</sup> columna, linha 7, onde se lê: 2.<sup>o</sup> minima inclinação 0,027 por metro, deve lêr-se: 2.<sup>o</sup> maxima inclinação 0,027 por metro.

Na pagina 362 foram incluídos os dois ultimos periodos da noticia sobre o serviço das carruagens de luxo na linha de Salamanca, como final da que se referia á nova linha do ascensor pedida em Lisboa.

Na ultima linha da pagina 363, o movimento de passageiros nas linhas do Estado Belga, figura como producto em réis, o que seria na verdade de pequena importancia. São 5.286:492 *passageiros* transportados e não esta quantia em réis, de receita.

#### REPUBLICA ARGENTINA

A emigração e a colonisação, os dois grandes factores da crescente prosperidade da grande republica da America latina, exigem o desenvolvimento dos meios de comunicação, o que faz com que presentemente, os homens publicos d'aquelle paiz, pensem em aproveitar os rios, e fazer canaes, estabelecendo assim communicações mais economicas do que os caminhos de ferro, que no entanto tambem se vão desenvolvendo notavelmente.

Já se construiu o canal de Cordova a Rosario. Agora projecta-se encaminhar para o lago Ibera, as aguas do Corrientes. O empreiteiro pede 50% de garantia, avaliada em 25,000 doll. por anno, sobre os trabalhos de canalisação; isto durante 20 annos.

Pensa-se tambem em ligar a provincia de Santa-Fé, á de Santiago del Estero, por meio do rio Negro. Além d'isso ha tambem um projecto para estabelecer um canal entre Carmen da Patagonia e o Pacifico.

M. M. Mornan & C.<sup>s</sup>, que habitam o sul da Republica, pediram auctorisação ao governo para abrir um canal, que partindo de Villa Roca, no territorio do rio Negro, irá a La Plata, tendo um ramal na direcção do lago Gomez, situado nas proximidades de Junin.

A maior largura do canal será de 15 metros, e a profundidade de 3 metros. Os empreiteiros exigem, que esta obra seja declarada de utilidade publica, e além d'isso querem a concessão livre das terras nacionaes atravessadas pelo canal, e o direito de expropriarem 30:000 metros quadrados de terras nacionaes nas duas margens, e 1:000 metros de terras pertencentes á provincia; emfim a compra de 25 kilometros quadrados de terrenos,



Todo este conjunto forma 1,800 leguas quadradas, que os empreiteiros, cedem á colonisação.

Com este intuito, esperam levar ali 200:000 emigrantes.

Calcula-se em 10 annos, o tempo necessario para a construcção do canal. (*Moniteur des Interets materiels.*)

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

*Sociedade anonyma de responsabilidade limitada*

Pelo presente annuncio são prevenidos os srs. possuidores de obrigações d'esta companhia, que pela uma hora da tarde do dia 18 do corrente, em sessão publica e em presença dos conselhos de administração e fiscal, se procederá ao sorteio de 10 obrigações que tem de ser amortizadas no corrente semestre.

As obrigações sorteadas deixam de vencer juro a contar do 1.º de janeiro proximo e d'esta data em diante serão reembolsados os seus possuidores na caixa da Companhia, em Lisboa—Avenida da Liberdade, 91 rez-do chão.

Para o effeito exclusivamente d'este sorteio são considerados como sendo obrigações definitivas os numeros dos titulos provisórios.

Lisboa, 11 de dezembro de 1889.

O DIRECTOR DA COMPANHIA  
Almeida Pinheiro

#### COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA

*Sociedade anonyma de responsabilidade limitada*

Faço publico que no dia 21 do corrente, pelo meio dia, na sede d'esta companhia á rua do Bellomonte, n.º 49, se procederá ao sorteio das obrigações a amortisar segundo o disposto no artigo 17.º dos estatutos.

Porto, 9 de dezembro de 1889.

O PRESIDENTE DE CONSELHO D'ADMINISTRAÇÃO  
Carlos Lopes.

### BOLETINS FINANCEIROS

*Bolsa de Paris, 12 de dezembro de 1889.*

Não obstante a pouca actividade que houve esta quinzena no mercado, a tendencia é das mais brilhantes e desde muito tempo pode dizer-se que não se viu situação mais lisongeira.

Exemplifiquemos: o 3º que deixámos a 87,80, ultrapassou já os 88 e ainda fica pedido a 88,35. Verdade seja que em 16 d'este mez se cortará um coupon de 75 centimos. Ainda assim é bem de esperar que no fim do anno se cotará 88,50 (ex-coupon) o que nos é assegurado pelas importantes posições que se vão tomando sobre este valor.

Emquanto ao 4 1/2 e o amortisavel, os seus cursos são egualmente brilhantes, aquelle a 105,52 e este a 92,32.

O Italiano cota-se de novo a 95,60 porque a especulação allemã não o quer deixar baixar não obstante os deficit do orçamento d'aquelle paiz augmentarem cada vez mais.

Os Russos e Ottomanos progridem tambem, a 93,50 o russo e 17,95 o turco. A divida externa hespanhola está mais fraca, a 72, 3/8; este valor conserva-se sempre duvidoso no nosso mercado. Segundo o projecto de lei do sr. Gonzalez, ministro das finanças, as receitas elevam-se a 803.340:277 francos; e as despesas a 803.332:591 ou seja um saldo de 16:688 que, apesar de pequeno satisfaria se não fosse costume, os orçamentos anteriores, apresentarem o equilibrio para depois darem em resultado um enorme deficit.

Só o de 1888—89 é de 114 milhões. A divida portugueza, influenciada pela sua tendencia do exterior e pela baixa dos fundos brasileiros, está a 66,47. O 4 1/2 (obrigações) mantem-se a 492.

Os ruidos de manifestações republicanas em Lisboa e Porto (diz um jornal d'aqui) que, de resto, não tem sido confirmados, tem sido suficientes para exercer uma má influencia sobre estes fundos de Estado(\*)

Os fundos argentinos mantem-se. Um telegramma de Buenos Ayres diz que o agio do ouro, está a 234 0/0; não se pode portanto, prever uma alta d'este papel emquanto tal causa se manifestar.

A renda brasileira está geralmente mal por causa dos ultimos acontecimentos.

(\*) Fez bem em nos avisar, o nosso sollicito correspondente, d'este estúpido e falsissimo boato, que não tem o menor fundamento, para que possamos aqui pedir aos nossos collegas, ao governo, e aos correspondentes no estrangeiro, que se apressem em desmentil-o tão cathegoricamente como nós o fazemos.

N. da R.

A acção do banco de França cota-se a 4.115; o credito Foncier é procurado com todo o empenho, visto annunciar-se um dividendo de 63 francos. Elevou-se a acção a 1345 francos.

O banco de Paris muito comprometido nos negocios brasileiros, ou antes, no syndicato do banco do Brazil, sustem a custo a cotação de 800. O credito Lyonnais offerece-se a 688.

O mercado d'acções das nossas seis companhias de caminhos de ferro tem estado animadissimo, cotando-se o P L M a 1:327; o Norte a 1:797; o Midi a 1:215; o Orleans a 1:360.

Os caminhos Austriacos depois de 525 voltaram a 517; os Lombardos cotam-se a 288 sem alteração.

A tendencia dos Portuguezes é boa não obstante terem cahido hoje a 610, o que é resultado da pressão dos baixistas cujo effeito breve passará.

O Cáceres a 215.

Em valores d'industrias diversas, o mercado tem estado calmo; 2:317 o Suez, 70 o Panamá, 1:440 o Gaz e 700 a Dynamite.

Em resumo; bolsa excellente, alta segura do 370, francez do Foncier e do Norte, mas negocios em calmaria até a liquidação.

G. Pessard.

*Lisboa, 14 de Dezembro de 1889*

A primeira quinzena de dezembro não offereceu, no nosso mercado, modificação apreciavel da situação monetaria.

As transacções de desconto continuam a juro subido relativamente ao d'outras epocas proximas, mas notavelmente inferior ao de 1885 e principios de 1886, regulando de 5 a 6 1/2 0/0 para bom papel até trez mezes.

O resultado do concurso para o supprimento municipal de 585 contos indica claramente a situação do mercado.

Assim, dos 585 contos a camara tomou:

30 contos a.	4,47 0/0	ao anno
20 " " " "	4,50 0/0	" "
12 " " " "	4,90 0/0	" "
511 " " " "	4,93 0/0	" "

sendo a 1.ª e 4.ª verbas pelo praso de 3 mezes e as restantes pelo de 6 mezes.

Continua a ser pouco abundante o papel sobre Londres, obtendo rapida collocação todo o que apparece, ao cambio de gold point.

Nos mercados externos, a situação tem melhorado, graças á intervenção do thesouro inglez no movimento monetario. Com o transferencia de 2.000:000 lib. do credito do thesouro no banco d'Inglaterra para a conta dos condados, o mercado fortaleceu-se por ter sido a referida somma empregada, acto continuo, em pagamentos d'aquellas corporações.

Em New-York o thesouro americano continua tambem a prestar auxilio aos bancos, já por meio de depositos das sommas disponiveis, já pelo resgate dos bonds da divida federal de 4 0/0, já pela emissão de certificados de prata, para remediar o inconveniente que este metal apresenta na circulação, quando n'ella intervem em larga quantidade.

A exportação d'ouro de Londres para New-York tem podido ser, assim adiada successivamente e até se tem dado movimento do precioso metal em sentido inverso.

A exportação d'ouro de Londres para a Allemanha e America do Sul, que no principio da quinzena chegou a inspirar serias inquietações cessou nos ultimos dias.

D'estes factos todos, promanou a redução do juro no mercado livre inglez a 3 1/2 0/0, sendo abundantissimas as disponibilidades que os bancos e banqueiros têm concentrado na previsão das necessidades a satisfazer ao principio de janeiro com o pagamento de juros e dividendos.

Na bolsa o movimento da quinzena não foi avultado, sobretudo se attendermos á animação dos mercados externos, cuja situação favoravel, no entanto, se reflectiu na nossa, dando em resultado firmeza que tende a accentuar-se nos preços dos valores, do Estado.

Lá fóra, não obstante os reportes caros, os mercados mantem-se muito firmes, sob a impressão agradável de cousa alguma denunciar proxima alteração da paz europeia. O mercado allemão mostra-se o mais empenhado na alta, e a confiança que elle revela na permanencia da actual situação bolsista, é partilhada, finalmente, pelo mercado francez, onde a renda 3 0/0 já excedeu a cotação de 88 0/0, ha muito visada, mas só excedia nos ultimos dias, sob o impulso não só da especulação mas ainda por effeito das compras para capitalisação que se têm accentuado tambem no mercado inglez.

A situação geral dos valores internacionaes continua, pois, a ser boa, com excepção da dos fundos brasileiros e hespanhoes por effeito da revolução do Brazil. Os portuguezes que tambem soffreram com a mudança do regimen do governo da nação irmã, sob a pressão de maneios dos baixistas, têm melhorado alguma cousa e cotam-se hoje a 66,25 com tendencia para alta bem sustentada.

B. dos Santos.



## Cotações dos títulos de Caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro

BOLSAS	TITULOS	DIAS													
		2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	—	—
Lisboa ..	Ações C. <sup>oa</sup> de Ferro Portuguezes .....	—	—	—	—	412.000	412.000	—	412.000	—	410.000	410.000	410.000	—	—
	» Nacional .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Carris de Ferro de Lisboa .....	87.000	87.000	87.000	87.000	87.500	—	87.000	—	87.000	—	86.500	—	—	—
	» Ascensores .....	74.000	—	74.500	—	72.000	72.500	—	72.500	72.000	72.000	73.500	72.000	—	—
	Obrig. C. <sup>oa</sup> de Ferro Portuguezes .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional .....	83.500	—	83.000	—	83.000	—	82.500	82.500	82.500	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez d'Africa .....	87.000	—	87.000	87.000	86.800	87.000	87.000	87.000	87.000	87.000	86.700	—	—	—
Paris....	Ações C. <sup>oa</sup> de Ferro Portuguezes .....	626	626	625	625	624	625	622,50	625	625	610	610	605	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal .....	245	245	245	—	245	—	—	244	—	—	—	—	—	—
	» Norte de Hespanha .....	389	383,75	—	382	—	—	—	382	—	—	—	378	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante .....	308	344	—	344,75	—	—	—	344,75	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Obrig. C. de Ferro Portuguezes .....	374	374	372	373	372	373	374	372	373	373	374	372	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal .....	342	344,75	342	340	338	—	340	339,60	339	342,50	340	—	—	—
	» Norte Hespanha, 1. <sup>a</sup> hypotheca .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez Africa .....	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	—	—	—
	» C. <sup>a</sup> da Beira Alta .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	490	—	—
Londres..	Obrig. C. de F. Atravez Africa .....	94,50	94,50	94,50	94,50	95,50	94	96,50	95,50	96,50	96,50	96,50	95,50	—	—
Amsterd..	Obrig. C. F. Atravez Africa .....	96	96	96,75	96,75	96,75	96,75	96,75	96,75	96,75	96,75	96,75	—	—	—
Bruxellas..	Obrig. C. de F. Atravez Africa .....	97	97	97	97	97	97	98	98	98	98	98	—	—	—

## RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERIODO DE EX- PLORAÇÃO		RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
			1889			1888			TOTAES		DIFFERENÇA A FAVOR DE	
			KIL.	TOTAES	KILO- METRI- CAS	KIL.	TOTAES	KILO- METRI- CAS	1889	1888	1889	1888
PORTUGAL												
Companhia Real	de	a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	19 25	Novemb.	580	56.045:000	96:577	380	57.630:000	99:362	2.502.330:000	2.340.680:000	161.650:000	—
	26 2	Dezemb.	»	56.340:000	97:086	»	52.310:000	90:489	2.558.640:000	2.392.990:000	165.650:000	—
	19 25	Novemb.	82	3.227:000	39:353	82	4.434:000	52:975	293.594:000	277.635:380	15.958:620	—
	26 2	Dezemb.	»	8.790:000	107:495	»	3.589:000	43:768	302.381:000	284.220:380	18.160:620	—
	19 25	Novemb.	168	2.795:000	46:636	132	3.442:000	20:674	183.855:000	130.629:440	53.225:560	—
	26 2	Dezemb.	»	8.050:000	47:946	»	2.355:000	15:493	191.903:000	132.984:440	58.918:560	—
	5 11	Novemb.	475	14.244:875	29:926	364	10.342:645	28:566	557.619:475	473.087:755	84.531:720	—
	12 18	»	»	12.742:670	26:826	»	10.607:440	29:382	570.361:745	483.694:895	86.666:850	—
	19 25	»	»	13.743:450	28:932	»	11.333:790	34:395	584.404:895	495.028:685	89.376:210	—
	26 4	Novemb.	340	18.579:748	54:646	332	16.463:396	49:588	781.544:786	704.542:443	76.972:343	—
	5 11	»	»	20.289:446	59:674	»	14.344:770	43:207	804.804:232	748.886:922	55.917:310	—
Sul e Sueste	12 18	Novemb.	253	7.299:549	28:854	253	5.608:647	22:469	340.504:370	286.328:635	54.175:735	—
	19 25	»	»	7.949:042	34:449	»	8.330:457	32:926	348.453:382	294.659:092	53.794:290	—
Beira Alta	29 4	Novemb.	34	788:735	23:498	34	4.024:020	30:448	49.361:634	49.035:425	306:509	—
	5 11	»	»	974:740	28:667	»	748:435	21:424	50.336:344	49.773:260	563:084	—
Guimarães	12 18	»	»	934:905	27:497	»	661:555	49:457	54.274:249	50.434:845	336:434	—
HESPAÑHA												
				Pesetas	Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Hespanha	19 25	Novemb.	2863	1.375:006	480	2863	1.404:872	486	63.604:499	58.643:555	4.957:644	—
	26 2	»	»	1.349:234	460	»	1.444:263	492	64.920:433	60.055:848	4.864:645	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	19 25	Novemb.	2672	1.229:549	460	2672	1.423:956	420	48.028:489	46.494:879	1.536:610	—
	26 2	»	»	1.202:007	449	»	1.081:722	404	49.230:496	47.273:604	1.956:895	—
Andaluzes	5 11	Novemb.	804	257:444	320	804	244:374	303	44.245:278	40.082:539	4.162:689	—
	12 18	»	»	250:588	341	»	234:061	287	44.495:866	40.343:650	4.182:246	—
Almansa-Valencia-Tarragona	11 20	Novemb.	393	364:956	924	393	345:450	878	40.449:847	9.758:765	394:052	—
	19 25	Novemb.	429	82:650	492	429	75:677	476	3.035:389	2.797:870	237:549	—
Madrid-Caceres Portugal	26 2	»	»	76:580	476	»	67:490	456	3.444:969	2.863:360	246:609	—

(1) Compreende as linhas de Leste e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra. — (2) Idem idem de Lisboa a Cintra e Torres e ramal de Cintura — (3) Idem idem de Torres a Figueira e Alfaiellos.



## CENTRO PROMOTOR DO TRABALHO

Os srs. João Torlades O'Neill, Thomaz Alfredo dos Santos e José Maria da Costa acabam de fundar uma empresa com o titulo supra, que deve ser de um benefico influxo para as classes trabalhadoras, e portanto, merece bem que todos, de quem possa depender facilitar-lhes a realisação dos seus fins, lhe prestem apoio e auxilio, que redundará em bem do paiz.

A missão do *Centro promotor do trabalho*, é obter collocação aos operarios, trabalhadores e artistas que venham a Lisboa em busca de meios de exercer a sua actividade, proporcionando-lhes até então, alojamento limpo e hygienico, e refeição economica.

Os agricultores, os mestres d'obras, os empreiteiros, as companhias industriaes e todos que precisarem, de uma forma effectiva ou eventual, de braços para o seu labor, encontrarão no *Centro* um auxiliar poderosissimo para, com facilidade, se abastecerem dos que necessitarem.

Merece, pois, a nossa mais franca adhesão a ideia dos fundadores do *Centro* e em tudo quanto a *Gazeta* poder concorrer para a prosperidade de tão sympathica empresa, com o maior prazer a pômos á sua disposição.

O escriptorio é na rua dos Correeiros n.º 30.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Companhia das docas do Porto e caminhos de ferro peninsulares.**

Ácha-se constituída esta companhia e brevemente começará a funcionar para dar cumprimento á lei de 29 de agosto do anno corrente.

Podem considerar-se tomadas as obrigações que a companhia tem de emittir para occorrer aos encargos que vae tomar com o activo e passivo do Sindicato Portuense e com as obras do Porto de Leixões.

O sr. Henrique Kendall recebeu telegramma dos banqueiros de Paris srs. M. Ephrussi & C.<sup>a</sup> comunicando-lhe que estão promptos a tomar firme a emissão d'essas obrigações, com o concurso dos principaes bancos e banqueiros de França, incluindo a quasi totalidade dos membros do antigo syndicato francez (com o qual se liquidou no anno passado, por intermedio de um emissario do governo portuguez, o emprestimo de 25 milhões de francos, contrahido em 1885 pelo Syndicato Portuense) e com Bancos allemães, reservando participações para Portugal.

O mesmo grupo de banqueiros, promptifica-se a adeantar immediatamente os fundos necessarios para satisfazer as sommas que o governo tem a receber, pelo dispendio já feito com as obras de Leixões e adeantamentos aos bancos do Porto

## LINHAS HESPAÑOLAS

**Linãres-Almeria.**—Segundo consta ao nosso collega *Industria e Invenções*, foi duas vezes coberta em Paris a emissão das 93.000 obrigações que a companhia concessionaria do caminho de ferro de Linãres a Almeria creou para a construcção da mesma linha.

A linha de Linãres a Almeria tem por fim estabelecer uma via de comunicação directa entre aquella cidade e o Mediterraneo, que até hoje só se acha ligado a ella por Sevilha, a uma distancia de 280 kilometros, e por Malaga, a uma distancia de 330.

A nova linha que terá uma extensão de 240 kilometros, reduz a distancia da primeira 40 kilometros, e da segunda 90.

O porto de Almeria, é o que fica mais proximo de Argel.

A viagem de Paris a Oran por Almeria, effectuar-se-ha em quarenta e oito horas, das quaes 4 serão em travessia.

No territorio de Linãres encontram-se importantissimas minas de chumbo, umas das principaes da Europa. Linãres, exporta annualmente 150.000 toneladas de carvão e recebe 60.000, o que produz um movimento de 200.000 toneladas.

Presentemente os transportes fazem-se por Carthagena, Sevilha, e Malaga.

A nova linha dará um movimento de exportação de 20, 30 e 40 por 100, segundo as localidades.

Em breve se terminará a linha de Granada a Murcia, e o percurso de Granada por Guadix-Linãres, encurtará muitissimo o trajecto para Madrid.

A linha de Linãres a Almeria será pois um dos principaes caminhos de ferro da Hespanha.

Calcula-se que o rendimento por kilometro, será de 11:000 francos, pelo que se vê que, em 240 kilometros, o producto liquido será de 2.640:000 francos.

**Santander-Madrid.**—Segundo refere o *Boletim de Obras Publicas* de Madrid, trata-se actualmente de constituir em Londres uma companhia que se propõe estabelecer uma via ferrea economica, e directa, que ligará Madrid com Santander, fazendo-se com que por ella se transportem as mercadorias que de Inglaterra entram hoje na Peninsula, por Lisboa.

Já se acham concluidos os estudos, para a nova linha cuja concessão, diz tambem o nosso collega, já está em parte feita.

Isto seria muito bom se entre Santander e o centro da Peninsula não existisse já a linha do Norte de Hespanha, mas visto que esta está em florescente exploração e que os preços de arrostre são eguaes ou superiores aos de Lisboa, a nova companhia lembra nos o doido que rebentou uma bomba de dynamite em casa para queimar o visinho do lado.

**De Alicante a Villagoyosa.**—Diz um collega hespanhol que em breve se dará começo aos trabalhos da linha ferrea de Alicante a Villagoyosa, obras estas que empregarão um consideravel numero de operarios.

Com a immediata construcção d'esta via que, além de parecer vantajosissima para a empresa constructora, dá uma grande importancia á comarca, lucrarão muitissimo, não só a cidade de Alicante como tambem os povos da região de Marina, a quem a nova linha beneficiará immenso.

**Reducção de tarifas.**—No projecto de lei orçamental de Hespanha para o proximo anno foi proposta uma emenda pelos deputados amigos do general Cassola e do sr. Romero Robledo, na qual, entre outros pontos se estabelece que «no praso de 6 mezes, o governo procederá ao estudo das tarifas do caminho de ferro, modificando-as no sentido de embaratecer e facilitar os transportes em beneficio de producção nacional.

**Almansa a Valencia e Tarragona.**

—Diz um correspondente de Hespanha para o *Comercio do Porto* que se realisou em Madrid uma assembleia geral da companhia do caminho de ferro de Almansa a Valencia e Tarragona, da qual é presidente D. Antonio Canovas del Castillo, resolvendo-se a trasladação para Barcelona da sua sede que era em Valencia. A morte do seu presidente o capitalista marquez de Campo deu lugar a esta trasladação a que, como bom valenciano, se tinha opposto o opulento marquez.



**COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO**  
**ATRAVEZ D'AFRICA**

**RELATORIO DO CONSELHO D'ADMISSRAÇÃO**

<i>Capital</i>	<i>PASSIVO</i>		
Importancia de 40:000 acções.....	—	3.600:000\$000	
Obrigações sorteadas por pagar			
Sorteio de 22 de junho de 1887:			
N.º 10:099.....	90\$000	—	
Dito de 21 de dezembro de 1887:			
N.º 37:444.....	90\$000	—	
Dito de 20 de junho de 1888:			
N.º 11:934.....	90\$000		
» 22:635.....	90\$000	180\$000	—
Dito de 21 de dezembro de 1888:			
N.º 20:351.....	90\$000		
» 43:020.....	90\$000		
» 43:681.....	90\$000	270\$000	—
Dito de 21 de junho de 1889:			
N.º 402.....	450\$000		
» 10:578.....	90\$000		
	540\$000		
N.º 17:266.....	90\$000		
» 21:220.....	90\$000		
» 29:082.....	90\$000		
» 41:907.....	90\$000		
» 52:537.....	90\$000		
» 53:006.....	90\$000		
» 56:171.....	90\$000	1:170\$000	1:800\$000
<i>Fundo de reserva</i>			
Importancia do deposito levantado da Caixa geral de depositos e levada a esta conta conforme o art. 57.º dos estatutos..	—	120:000\$000	
<i>Obrigações</i>			
Creadas:			
9:450 de 450\$000 réis.....	4.252:500\$000		
47:250 de 90\$000 ".....	4.252:500\$000		
	8.505:000\$000		
Menos, sorteadas:			
11 de 450\$000 réis. 4:950\$000			
50 de 90\$000 " 4:500\$000		9:450\$000	8.495:550\$000
<i>Esclarecimentos:</i>			
Somma de obrigações creadas....	8.505:000\$000		
Da qual:			
Recebido conforme o contracto de Trustees..	315:000\$000		
Recebido dos Trustees pela 1.ª secção de 60 kilometros.....	1.080:000\$000		
Em escriptos do thesouro portuguez, consolidados inglezes e dinheiro em poder dos Trustees.....	3.045:886\$000		
Diferença na emissão.....	1.641:853\$800		
Obrigações em ser..	2.422:260\$000		
	8.505:000\$000	8.505:000\$000	
<i>Promissorias</i>			
Saldo d'esta conta.....	—	72:000\$000	
<i>Credores</i>			
Saldo d'esta conta.....	—	22:414\$055	
Réis....		12.311:764\$055	

**SERVIÇO DE COUPONS E AMORTISAÇÃO**

Tem continuado a ser feito com a maxima regularidade dentro e fóra do paiz de conta da Sociedade constructora do caminho de ferro d'Ambaca.

**EMPREGADOS DA COMPANHIA**

Só temos a confirmar o que em seu louvor escrevemos no relatorio anterior.

**PROPRIEDADE**

Estão quasi concluidas as obras, que esperamos não elevem o custo a réis 45:000\$000. Dizendo-vos que entre as obras, figuram tres casas fortes, construidas com a maxima solidez e perfeição, decerto concordareis na excellencia da aquisição que fizemos. Na parte ao rez do chão acham-se installados os estabelecimentos do banco Lusitano e do ex.º sr. Eduardo da Costa Corrêa Leite, havendo ainda disponível no andar nobre accommodation ampla para qualquer empresa de primeira ordem.

**MALA REAL PORTUGUEZA**

Sentimos legitimo orgulho em ter contribuido moral e materialmente, para a organização d'esta empresa, cujo futuro se nos antolha brilhantissimo.

Quando tomámos a resolução de a auxiliar, tínhamos especialmente em vista amiudar as communicações e desenvolver os meios de transporte, bem como provar aos povos da região onde trabalhamos, que nos é gráttissimo cooperar em tudo quanto possa tender ao seu bem-estar e prosperidade; hoje, porém, julgamos poder asseverar, sem receio de nos enganarmos, que a empresa da Mala Real Portuguesa ha de remunerar largamente o capital que n'ella teve confiança.

**SITUAÇÃO EM AFRICA**

Temos em exploração os primeiros setenta kilometros do nosso caminho de ferro, e temos o prazer de vos poder affirmar que o serviço de exploração tem sido feito, desde o primeiro dia, com tanta ou mais regularidade, quanta conheceis nas linhas portuguezas durante os primeiros mezes, que seguem o da abertura ao serviço publico.

Foi em 31 d'outubro inaugurada a exploração dos primeiros 46 kilometros, ou de Loanda a Funda, começando em 1 de janeiro a fazer-se o serviço de comboios regulares entre Loanda e Quilunda no kilometro 60, limite da 1.ª secção, para o effeito das quantias a receber do governo de Sua Magestade, conforme o contracto de construcção.

Estando completa a linha até ao kilometro 70, Cabiri, residencia do chefe do concelho do Icolo e Bengo, reconhecida a insalubridade de Quilunda e a falta de communicações para este ponto, havendo-as ao contrario para Cabiri, pedimos ao governo de Sua Magestade auctorisação, que nos foi concedida, para prolongar a exploração regular até esta localidade. A garantia de juro e despesas de exploração é porém restricta aos primeiros 60 kilometros, visto o contracto fixar a extensão das secções para este effeito em 40 kilometros, da primeira, que tem 60 kilometros.

Entendemos, senhores, que, explorando 10 kilometros a que não eramos obrigados, sem subsidio algum, mostrava a Companhia ao governo de Sua Magestade e á provincia d'Angola, quanto empenho tinha em promover o desenvolvimento e attender ás commodidades dos habitantes d'aquella colonia.

E para desejar que o governo de Sua Magestade, compenetrando-se da neecessidade de tornar util o caminho de ferro na maxima extensão construida, queira modificar, n'esta parte, o contracto de adjudicação, facilitando a abertura da linha por troços de extensão in-



ferior a 40 kilometros, abonando o subsidio ou garantia correspondente e evitando assim á Companhia uma despesa com que só o publico e a receita da provincia d'Angola tem a lucrar.

Em 31 d'agosto estavam promptos 90 kilometros de linha a partir de Loanda, os quaes já poderiam estar abertos á exploração, se o contracto com o governo não estabelecesse os indicados limites, que por terem sido marcados antes de estudado o projecto definitivo, só por excepção concordam com estações ou logares apropriados a terminus (provisorio) de exploração.

(Continua)

### LINHAS ESTRANGEIRAS

**Modificação de lei.** — O ministro das obras publicas em França acaba de propôr no conselho de ministros, o seu intento de constituir uma commissão encarregada de revêr a lei de 11 de junho de 1880, sobre caminhos de ferro de interesse local, e tramways.

Desde a adopção d'esta lei que se teem construído 2:066 kilometros de caminhos de ferro de interesse local, e 831 kilometros de caminhos de ferro sobre estradas. Em 31 de dezembro estavam em exploração 965 dos primeiros e 250 dos segundos, ou seja 1:215 kilometros; porém a interpretação da mencionada lei estava suscitando diariamente numerosas difficuldades entre os inspectores, as Companhias e o Conselho de Estado, o que deu em resultado chegar-se á conclusão de que era urgente e indispensavel modificá-la em alguns pontos.

A commissão encarregada d'este estudo é composta dos srs. Chauchat, conselheiro, Guillemín, director da escola de pontes e calçadas, dois membros designados pelo ministro da fazenda, dois pelo do interior, um pelo da agricultura, e um pelo do commercio.

O Conselho de Estado, ao qual será presente o projecto de lei, dará sobre elle o seu *verdictum*.

**Horario Illustrado Suisso.** — Do activo *Bureau Officiel des Etrangers*, de Zurich, recebemos um elegante cartaz illustrado das viagens de Paris á Suissa, bilhetes de ida e volta pela linha de Leste, a Lucerna, Zurich, Schaffouse, etc., por Bâle.

É um excellente meio de propaganda, de que as linhas estrangeiras se servem para attrahir ás suas linhas os viajantes de recreio. O cartaz é em chromo, apresentando as vistas de Lucerna, Righi, Pilatos, Zurich, etc.

**No Mexico.** — O general Pedro Martinez, e M. H. Davila, pediram ao governo do Mexico uma concessão — que lhes foi dada em 29 de maio d'este anno — para construirem uma importante linha de 600 kilometros, de Matamóros a Matehuala, linha esta, que viria enriquecer consideravelmente a rede mexicana.

Matamóros, que é já hoje um bom porto de mar na margem direita do rio Bravo, tornar-se-ha uma das primeiras cidades do norte de Mexico, quando a nova linha estiver concluida, visto que lhe será de grande utilidade, o ficar estreitamente ligada por meio de communicações rapidas, com o este dos Estados Unidos.

### AVISOS DE SERVIÇO

#### CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

##### Annulação de tarifas

São declaradas nullas e sem effeito, desde o dia 15 de dezembro do corrente anno, as tarifas especiaes de pequena velocidade das series **M. D. P. e M. D. G. e suas ampliações**, combinadas entre estes Caminhos de Ferro e as Companhias dos Caminhos

de Ferro do Porto á Pova e Famalicão, e de Guimarães.

Applicar-se-hão desde aquella data, ás expedições directas de pequena velocidade entre estas linhas e as das Companhias do Porto á Pova e Famalicão, e de Guimarães, as tarifas internas de pequena velocidade de cada uma das redes que as remessas percorrerem e que offereçam mais vantagem ao publico.

Porto, 15 de novembro de 1889.

#### COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Ampliação do prazo de validade da tarifa especial N. R. S. n.º 8, pequena velocidade, para transporte de lãs em rama*

Desde 10 de dezembro de 1889, fica considerado de applicação constante, durante todo o anno, o § 1.º da tarifa especial supra indicada, que se refere ao transporte de lãs em rama, entre as estações das linhas do Sul e Sueste e as de Leste e Norte e Beira Alta, designadas no quadro que faz parte do referido § 1.º da mesma tarifa.

Lisboa, 26 de novembro de 1889.

Esta Companhia acceita até ao dia 25 de dezembro de 1889 propostas para a venda de *agua, refrescos, fructas e doces*, nas estações seguintes:

P. do Bispo—Olivaes—Sacavem—Pova—Alverca—Alhândra—Villa Franca—Carregado—Azambuja—Reguengo—Sant'Anna—Santarem—V. Figueira—M. Miranda—T. Novas—Entroncamento—Payalvo—C. Macãs—Caxarias—Albergaria—Vermoil—Pombal—Soure—Formosella—Taveiro—Coimbra B.—Coimbra—Souzellas—Mealhada—Mogofores—O. do Bairro—Quintans—Aveiro—Estarreja—Ovar—Esmoris—Espinho—Granja—Valladares—Gaia—Barquinha—Praia—Tramagal—Abrantes—Bemposta—P. de Sôr—Chança—Crato—Portalegre—Assumar—Santa Eulalia—Elvas—Cunheira—Pero—C. de Vide—Marvão—Bemfica—Porcalhota—Queluz—Cacem—Cintra—Sabugo—Mafrã—Malveira—Pero Negro—Dois Portos—Runa—Ramalhal—Outeiro—Bombarral—S. Mamede—Obidos—Bouro—S. Martinho—Vallado—Martingança—Marinha—Leiria—Monte Real—Monte Redondo—Guia—Lourical—Telhada—Verride—Pedrouços—Algés—Dáfundo—Cruz—Quebrada—Caxias—Paço d'Arcos—Oeiras—Carcavellos—Parede—Estoril—Cascaes.

Ficam prevenidos os licitantes de que:

1.º—É absolutamente prohibida a venda de quaesquer outros generos que não sejam os acima designados.

2.º—Quando o concessionario pretender fazer venda em mesas ou bancas, deverá sollicital-o, ficando subjeito ás condições que lhe forem impostas, tanto em relação ao local, como pelo que respeita ao arranjo, forma, dimensões e qualidade das bancas ou mesas e mais utensilios.

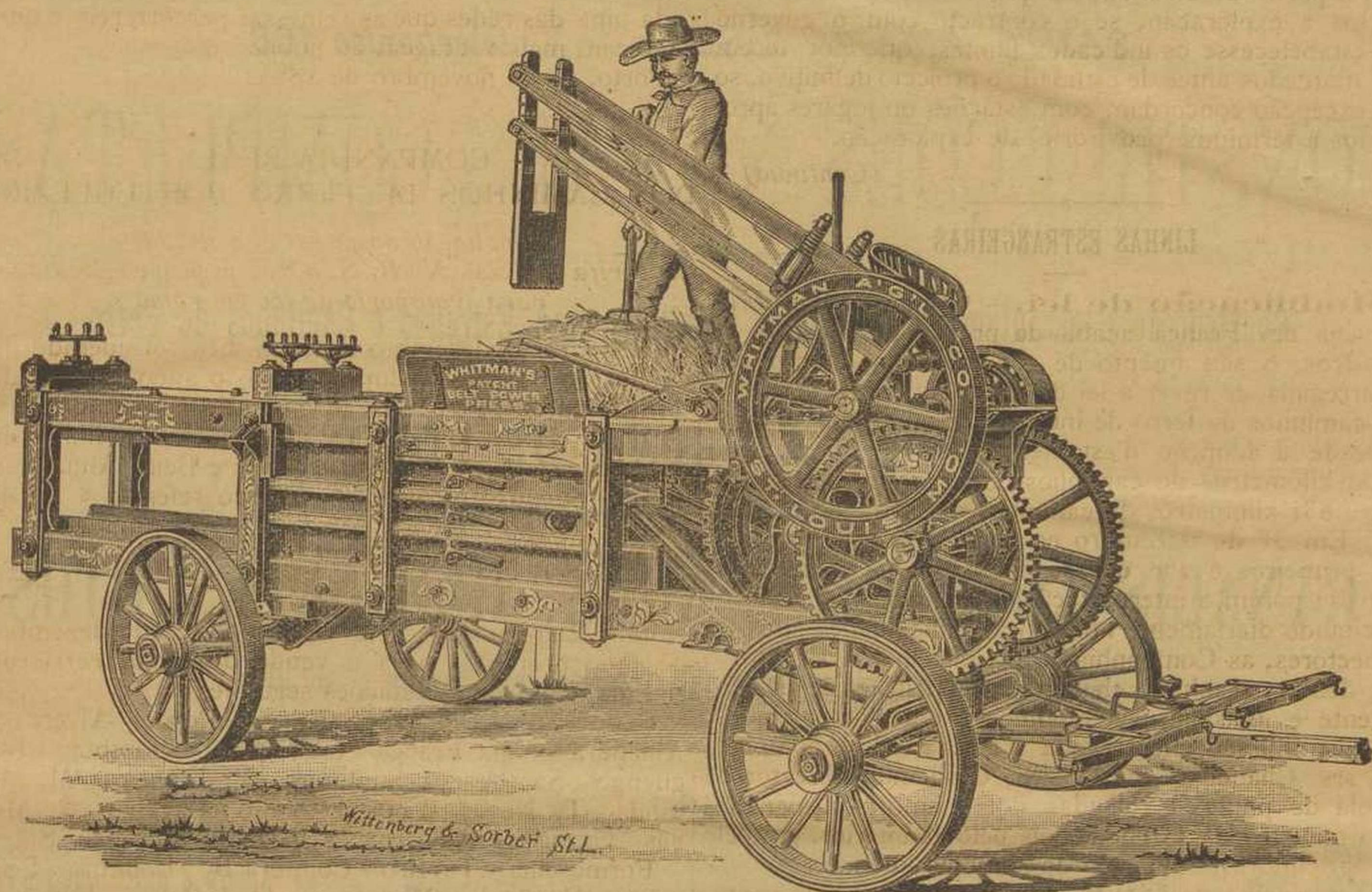
3.º—As pessoas encarregadas da venda de *agua, refrescos, fructas e doces* deverão apresentar-se em perfeito estado de acceio, sob pena de lhe ser recusada a entrada na estação.

As propostas deverão estipular claramente o preço fixo pelo qual lhes convenha arrematar a concessão desde 1.º de janeiro até 31 de dezembro de 1890, considerando-se nullas e de nenhum effeito as que se apresentarem fóra d'estas condições ou forem recebidas depois do dia 25 de dezembro do corrente anno.

Lisboa, 5 de dezembro de 1889.



# 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, trabalhando com a força de 4 cavallos, produzem 600 fardos por dia.

Movidas por 2 cavallos, com o auxilio de 3 homens, podem comprimir 200 fardos de 55 kilos cada um, em 10 horas de trabalho.

A força da pressão é de 300 kilogrammas por metro cubico e pôde regular-se com toda a facilidade, o tamanho e peso dos fardos.

São muito simples, solidas e de facil manejo, apresentam grande vantagem para o transporte da palha e feno, e tornam-se de immensa utilidade para os exercitos, a que estão adoptadas na Russia e Italia.

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



# Empresa Industrial Portuguesa

**SANTO AMARO, LISBOA — N.º telephonico 168**

## CONSTRUCCÕES NAVAES COMPLETAS

Construcção e assentamento de pontes Metallicas para Estradas e Caminhos de Ferro

E DE

### COFRES Á PROVA DE FOGO

### CANALISAÇÕES PARA AGUA, GAZ OU ESGOTOS

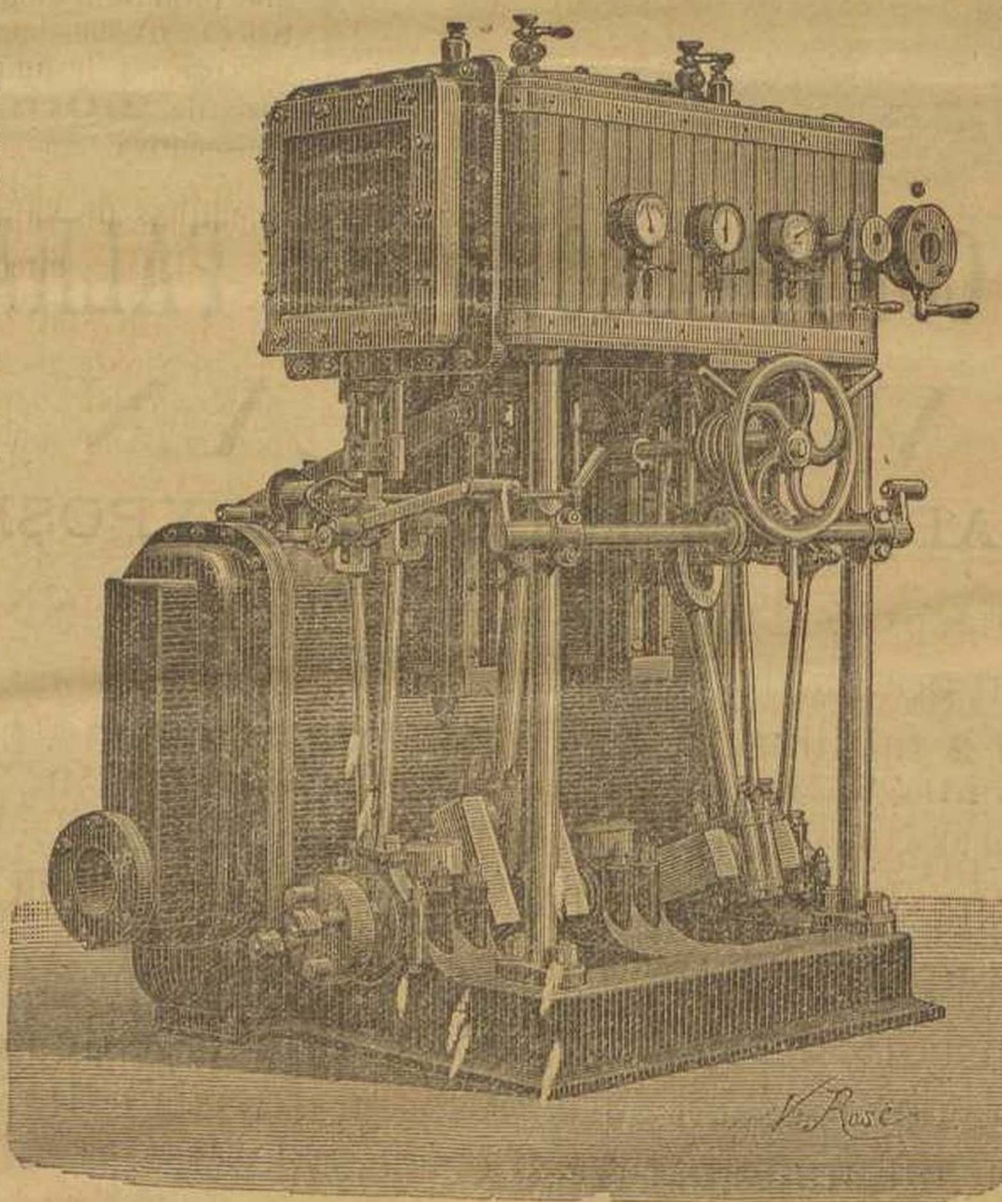
Tubos de ferro para as mesmas fundidos em rampa e ao alto

Tem sempre promptos a entregar tubos de bocca e cordão e peças de ligação para os mesmos, entregando-os envernizados ou não, á vontade do comprador.

Encarrega-se tambem do assentamento de tubagens; tendo já sido confiado ás suas officinas a execução de canalisações importantes, entre outras o esgoto da Penitenciaría de Lisboa na extensão de cerca de 4:000 metros de 0,30 de diametro.

#### Machina

a vapor da força de 30 CAVALLOS, construida em 1883, nas officinas da Empresa Industrial Portuguesa para o hiate dos pilotos da barra de Lisboa e «Visconde da Praia Grande de Macau.»



É a fundição em Santo Amaro a unica que em Portugal tem a instalação necessaria para fundir tubos ao alto; os tubos de 3 metros dão a vantagem de enorme economia de juntas ao serem smpregados em canalisações.

Todos os tubos são garantidos por uma pressão de 10 atmospheras. Os preços correntes fornecem-se a quem os solicitar, assim como os esclarecimentos de preços.

#### Machina

a vapor da força de 30 CAVALLOS, construida em 1883, nas officinas da Empresa Industrial Portuguesa para o hiate dos pilotos da barra de Lisboa e «Visconde da Praia Grande de Macau.»

**EMPRESA INDUSTRIAL PORTUGUEZA**

*Santo Amaro, LISBOA*



# DYNAMO OERLIKON—Patente C. E. L. BROWN

Para lampadas d'arco e de incandescencia

**Trabalhos Electricos. Accumuladores**

Construcção de uma simplicidade especial

Fios induzidos, completamente rodeados de ferro

Commercial effectivo 95 p. c.  
segundo o tamanho da machina

**Marcha silenciosa**

NENHUM AQUECIMENTO

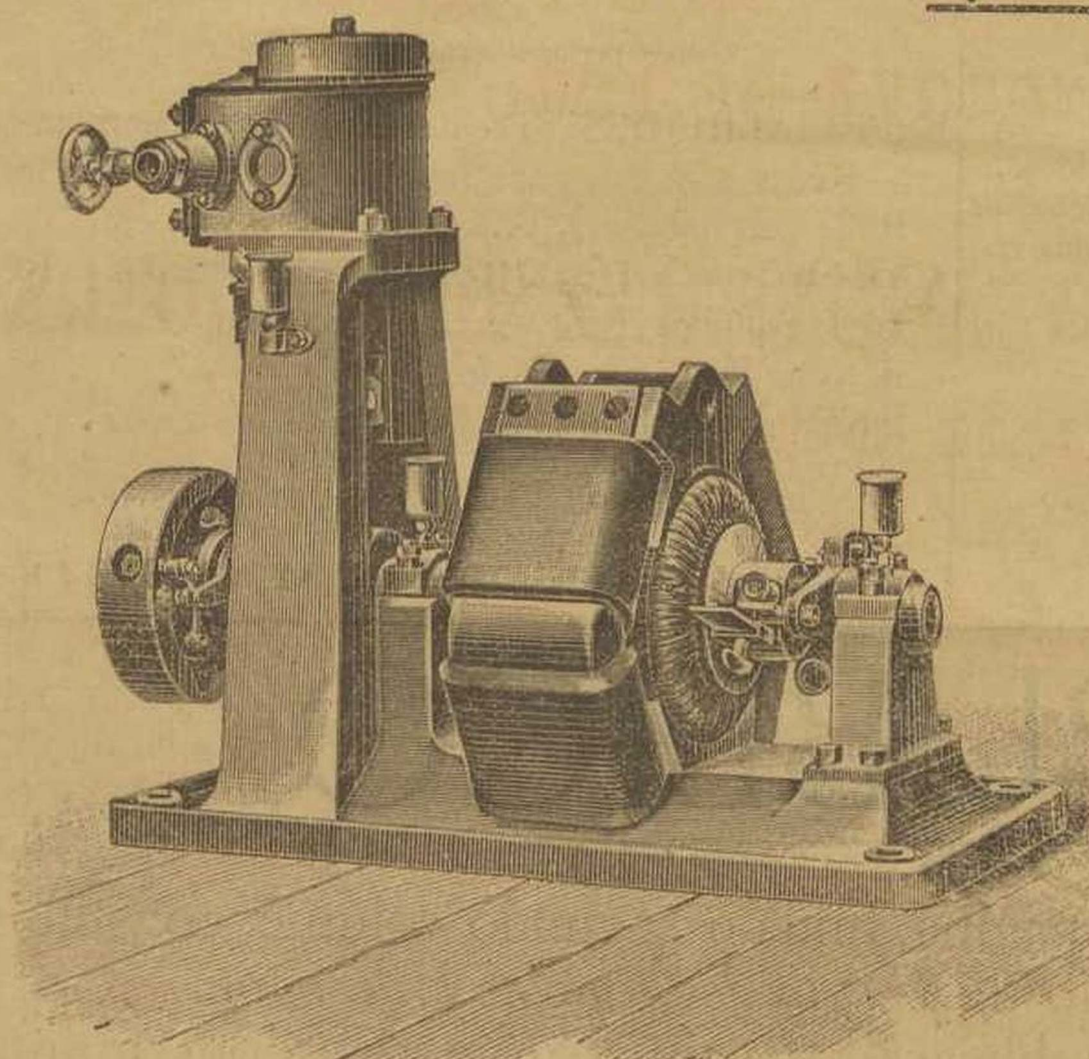
Funcionamentos em faiscas

Grande duração das escovas e conductores

Efeito util electrico até 96,5 p. c.

**VELOCIDADE MODERADA**

**SERVIÇO MUITO SIMPLES**



Regulador automatico de tensão, privilegiado, que serve para obter uma luz regular e sem oscillações e para prolongar a duração das lampadas de incandescencia. O dynamo pôde trabalhar com carga variavel e o numero de revoluções da transmissão pôde variar até 50 p. c.

## LAMPADAS D'ARCO

Privilegiadas

que produzem uma luz muito regular. A construcção d'estas lampadas é muito simples e não precisa de limpeza alguma interior para mais de **2:000 horas** de illuminação consecutiva.

**Machinas de vapor de grande velocidade**  
Ligadas directamente aos dynamos

Indispensaveis em toda a installação electrica para theatros, casinos e estabelecimentos publicos ou particulares que não disponham d'um motor já installado para outras applicações.

**OCCUPAM MUITO POUCO ESPAÇO**  
**DISPENSAM TRANSMISSÕES E CORREIAS**

Grande economia no custo, sendo o seu preço sempre inferior a metade do das machinas de vapor ordinarias, não chegando á terça parte nas de uma força de certa importancia

Para grandes forças applica-se-lhes o systema **COMPOUND**

EMPREGADAS NA ILLUMINAÇÃO DO THEATRO REAL DE MADRID

Transmissão de força, Regulação automatica. Efeito util, garantindo até 80 p. c. segundo o comprimento da transmissão e a força

**CAMINHOS DE FERRO ELECTRICOS**

Pequenos motores industriaes. Machinas e ferramentas dos systemas mais aperfeçoados para trabalhar os metaes e a madeira

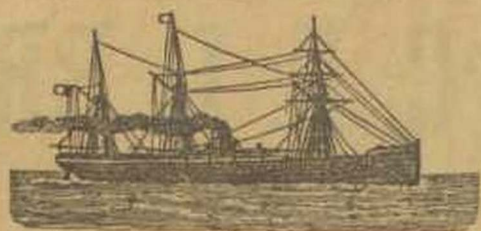
**UTENSILIOS E FERRAMENTAS DE MÃO**

Apparelhos de transporte para elevar pezos, a braço e a vapor  
Accumuladores do systema mais aperfeçoadado

**Officinas de construcção de Oerlikon, perto de Zurich (Suissa)**

20 installações para 50 lampadas d'arco e 9:000 incandescentes executadas ou em via d'execução na Peninsula Iberica





## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 23 de dezembro o paquete «Elbe»

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

~~~~~  
Para Southampton

O paquete «Tamar» esperado em 22 de dezembro

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

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

### AGENTES

#### LISBOA

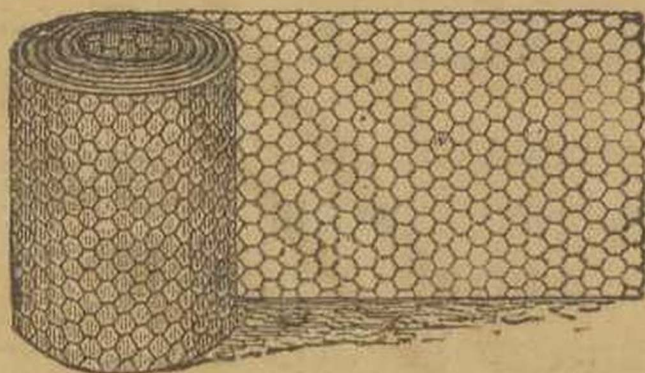
KNOWLES RAWES & C.<sup>as</sup>  
31, Rua dos Capellistas, 1.<sup>o</sup>

#### PORTO

W. C. TAIT & C.<sup>as</sup>  
23, Rua dos Inglezes, 23

## FRANCISCO RIVIERE

BARCELONA E MADRID



Officinas em San Martin de Provensals (Barcelona)

### Manufactura de Tecidos Metallicos

Chapas perfuradas e seda para peneiros

ESPECIALIDADES: Tecidos extra-fortes para minas  
— Rêdes sem fim para fabricas de papel continuo—  
Rêde galvanizada para jardins, capoeiras, etc.

Colchões metallicos, aperfeiçoados — Rêde  
com espinhos para cercados economicos — Artigos  
de peneireiro, por grosso.

Pedir catalogos e preços correntes aos escriptorios

BARCELONA, Ronda de San Pedro, n.<sup>o</sup> 60

Calle del Prado, 2, MADRID

# AO PUBLICO

Com este numero e n'esta pagina, finda o segundo volume, constituindo o segundo anno de publicação da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Adiantando em 1889 a publicação de cinco numeros, conseguimos que o volume coincidissem com o anno civil, o que imprime muito maior regularidade á nossa folha, permittindo-nos dar no primeiro numero do anno proximo um resumo do anno presente, no que respeita á industria que a *Gazeta* representa no nosso meio jornalístico.

Fechando aqui o segundo periodo da *Gazeta*, reiteramos os protestos do maior agradecimento para com o publico, que tanto tem correspondido aos esforços que fazemos por tornar esta publicação digna do fim a que se propoz.

Não esqueceremos tambem os distinctos engenheiros e outros collabores, que honraram a nossa publicação com os seus escriptos, que tão apreciados foram pelos leitores, quanto penhoraram o nosso reconhecimento.

**A REDACÇÃO**

**Fim do segundo volume**



# CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

Tarifa especial n.º 16

Pequena velocidade

## Transporte de cortiça em bruto ou em pranchas

Desde 1 de dezembro de 1889

(Approvada por despacho de 4 de novembro de 1889)

### BASES

| De 100 a 140 kilometros                                      | Alem de 140 kilometros     |                                               |
|--------------------------------------------------------------|----------------------------|-----------------------------------------------|
| Typo por 1:000 kilogrammas                                   | Typo por 1:000 kilogrammas | Minimo cobravel<br>por cada 1:000 kilogrammas |
| 27                                                           | 23                         | 3\$780 réis                                   |
| Minimo de expedição<br>4:000 kilogrammas ou pagando como tal |                            |                                               |

### OBSERVAÇÕES

1.<sup>a</sup> As expedições, cujo percurso seja inferior a 100 kilometros, poderão gosar da applicação d'esta tarifa, sendo taxadas como se percorressem aquella distancia.

2.<sup>a</sup> Alem do preço do transporte, cobrar-se-hão as despesas accessorias em conformidade com a respectiva tarifa.

3.<sup>a</sup> A administração não será responsavel por qualquer atrazo que possa haver na entrega nas estações de destino das remessas taxadas por esta tarifa, sempre que esse atrazo não exceda de 6 dias o praso fixado na tarifa geral para a entrega das mercadorias de pequena velocidade.

4.<sup>a</sup> Estes transportes ficam sujeitos ás condições estipuladas nas tarifas geraes, em tudo que não forem contrarias ás disposições da presente.

Lisboa, 8 de novembro de 1889.

O engenheiro director,

*J. P. Tavares Trigueiros.*