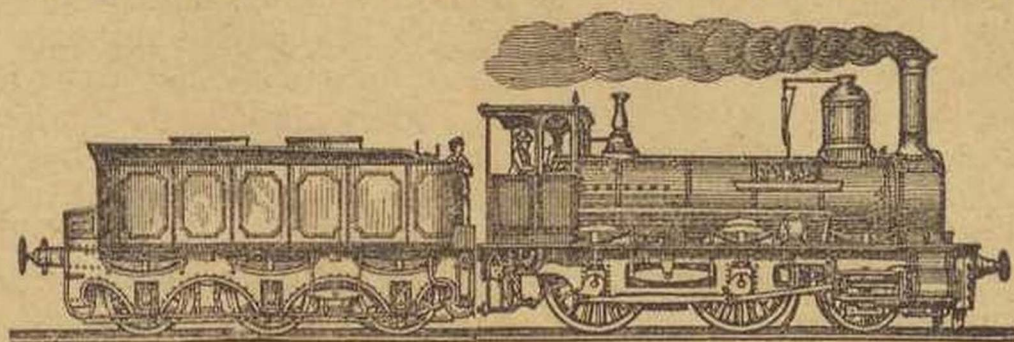


# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## DE PORTUGAL E HESPAÑHA

NAVEGAÇÃO  
—  
COMMERÇIO  
—  
PORTOS



CORREIÖS  
—  
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

FRANÇA — PARIS — G. Pessard — Rue Montmartre, 131

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

BRAZIL — RIO DE JANEIRO — José de Mello, filial da casa editora David Corazzi — Rua da Quitanda, 38.

### AVISO IMPORTANTE

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

Tarifas especiaes de transporte em todas as linhas ferreas portuguezas.

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

**P. H. F. n.º 1 do Minho e Douro—passageiros para Bayonna Bordens e Paris.**

**N.º 2 da Beira Alta—cal em pedra a granel.**

**N.º 3 idem—madeiras em bruto ou serradas.**

**N.º 5 idem—combustiveis mineaes, adubos, estrumes, materiaes de construcção.**

**Tarifas geraes da linha de Torres Novas a Alcanena.**

Vidé a secção «Tarifas de transporte.»

Com os nossos numeros anteriores temos distribuido já 43 tarifas especiaes.

Preparando-se uma completa reforma das tarifas especiaes da rede da Companhia Real, brevemente começaremos a occupar-nos d'este assumpto, e daremos as novas tarifas logo que sejam publicadas.

### SUMMARIO

A nova linha de Torres Novas a Alcanena. — Grande ponte sobre o Tejo. — Parte official, decreto de 14 e portarias de 16, 21, 22 e 26 de fevereiro, do ministerio das obras publicas, de 26 de fevereiro do ministerio de marinha e decreto de 21 do ministerio da fazenda. — Tarifas de transporte. — Santarem e a linha de Vendas Novas. — Notas varias. — Carteira dos accionistas. — Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa, Paris, Londres, Amsterdam e Bruxellas. — Receitas dos caminhos de ferro. — Republica Argentina. — Inauguração da linha do Algarve. — Secção portugueza na Exposição Universal de Paris. — Companhia carris de ferro de Lisboa, relatorio. — Avisos de serviço. — Annuncios.

### A NOVA LINHA DE TORRES NOVAS A ALCANENA

CUMPRINDO um dos principaes fins da creação da nossa folha, cabe-nos hoje a satisfação de encetar os nossos artigos descriptivos de novas linhas portuguezas com o que respeita áquella que serve de titulo ao presente, o que para nós tem a dupla satisfação de poder-o fazer habilitado com grande quantidade de elementos necessarios que, pelas circumstancias excepcionaes da linha, podemos alcançar.

Se sempre nos fosse dado, como agora, proceder com igual numero de esclarecimentos, bem poderíamos garantir, que no interesse publico, nos occupariamos por igual forma das outras linhas cuja detalhada descripção se torna ainda mais util.

Vamos, pois, começar o nosso trabalho pela

I

#### Parte commercial

Convém, primeiro de tudo, notar-se que, para esta linha, assim como para muitas ultimamente construidas, se omitiu o importante e necessario estudo da região commercial a servir. Nos demais paizes é essa a base, não já da construcção de linhas, mas até o ponto de partida da formação de companhias para exercer essa industria, sendo aos resultados d'esse estudo que se submete tanto o respectivo traçado, como as condições da exploração. Esta omissão, cujos resultados teem sido altamente prejudiciaes a mais d'uma linha assim construida, traz, como natural consequencia, as crises das empresas que, vendo os resultados negativos da sua exploração, se collocam na disjuntiva de desistir dos lucros do capital empregado.

D'esta imperdoavel falta só conseguem redimir-se as empresas, pelo benefico influxo que vão communicar ás povoações que a sua linha serve, ao mesmo tempo que só encontram compensação na riqueza da região que a linha atravessa e na falta de competencia de outras linhas, dado o estado actual da exploração ferro-viaria em o nosso paiz, onde tão importantes pontos ha que ainda não gosam d'este elemento de progresso.

Com estes elementos e uma administração excessivamente economica, podem, emfim, salvar-se, indo ávante com a exploração, da qual, apesar do seu duvidoso exito, conseguem, não obstante, tirar resultados e até prosperar, alargando a sua esphera de acção.



A linha de que vamos occupar-nos pertence ao grupo das ultimas mencionadas, e se bem concorrem n'ella todas as circumstancias de imprevisão que deixamos indicadas, é fóra de duvida que da sua exploração vae obter-se bom exito, dentro dos limitados recursos que a sua relativa pequenez poderá proporcionar-lhe.

Atravessa a nova linha uma fértil região ao norte do Tejo, servindo as importantes villas de *Torres Novas* e *Alcanena*, cuja riqueza agricola de seus termos, e ainda a industrial, é bem conhecida de todos.

O seu trafego abundante garantem-n'o ainda as pequenas povoações de *Riachos*, *Bella-Vista*, *Ribeira Branca* e *Zibreira*, que a dita linha vae tambem servir.

Mas o que sobretudo nos faz augurar um bom juro ao capital empregado, é o diminuto custo da construção, que nos permite, mesmo sem o conhecer ao certo, affirmar affoitamente ser esta a linha mais barata construida até hoje no paiz.

A linha está toda construida sobre a estrada publica, e por isso, já se vê quanta economia resultou de não se effectuar uma unica expropriação (excepto locaes das estações) nem tampouco terraplenagens, trincheiras e outras muitas obras de arte que, a ter de circular sobre leito proprio, teria tido de executar. Pode, pois, dizer-se que, afóra algumas obras de nivelamentos ou rebaixamentos de rampas, só tem havido que assentar carris e começar a transportar ou—em mais clara linguagem— a ganhar dinheiro.

Como productos provaveis da nova linha, temos o seu futuro movimento que pode apreciar-se pelo que até agora affluiu á estação da linha de leste em *Torres Novas* e que, a julgar por epochas anteriores, regulará annualmente pelo seguinte:

		MOVIMENTO	
		Ascendente	Descendente
Grande velocidade	Passageiros n.º.....	17:000	18:000
	Bagagens ..... toneladas	80	90
	Recovagens ..... "	259	770
	Aguardentes ..... "	309	40
	Azeites ..... "	322	180
	Bacalhau ..... "	—	180
	Cortiça e casca ..... "	140	1:800
	Carvão ..... "	—	350
	Desperdícios ..... "	110	—
	Couros ..... "	—	1:600
	Forragens, palha, etc. .... "	640	—
	Comestiveis ..... "	—	400
Pequena velocidade	Farinhas ..... "	—	1:100
	Fructas verdes ..... "	480	—
	Tecidos ..... "	245	180
	Cereaes ..... "	1:200	580
	Vinhos ..... "	2:700	110
	Diversos ..... "	1:600	2:100
	Madeiras ..... "	—	300
	Productos chimicos ..... "	—	300
	Sal ..... "	—	200

Com um movimento tão importante como o que deixamos descripto, pode assegurar-se que, se a linha fôr administrada, como é de esperar, de fôrma a não permittir que se desvie nenhum dos transportes que, por natural razão, devem pertencer-lhe, obterá uma receita annual de vinte e sete a trinta contos de réis, o que de certo servirá para occorrer ás suas diminutas despesas e ainda a proporcionar-lhe vida desafogada que lhe permitta alargar a sua rede, o que deveras desejamos.

## II

### Organisação da exploração

Explicado já o que desejavamos com referencia á qualidade da empresa, vista pelo lado commercial—ao nosso ver o mais importante— vamos ainda referir-nos á organisação dada á exploração, por isso que vemos

ahi alguma cousa de novo que nos tem parecido util e digno de imitar-se.

Tendo em consideração a classe de linha, o seu provavel movimento e ainda o pequeno numero de pessoal, assim como tambem as localidades a servir, o organisador, um antigo e intelligente empregado da companhia real portugueza, reduziu tudo, a começar pela tarifa e a acabar pelo ultimo impresso ou modelo, ao mais estrito e puramente imprescindivel.

Toda a complicada escripturação em uso nas demais linhas acha-se ali concretada unicamente ao preciso para facilitar d'um modo diverso o actual serviço, produzindo isto, por si só, uma importante economia que não pouco contribuirá para o encurtamento das suas despesas.

A tarifa geral e *unica* foi elaborada com conhecimentos praticos, tendo grandes vantagens sobre as que vigoram ou estão em uso formarem-se para as demais linhas semelhantes a esta.

Os preços para passageiros, que, geralmente, se estabelecem sobre a base rigorosa do typo kilometrico, igual para todas as distancias, são feitos, na tarifa de *Alcanena*, sobre base tambem kilometrica, mas proporcionalmente reduzida, para as maiores distancias, e note-se que a linha mede apenas 22 kilometros.

Para mercadorias, os beneficios são ainda maiores, e parece-nos que d'uma vantagem pratica e nova.

Desistiu-se, por desnecessaria para ali, da extensa classificação geral de mercadorias, interminaveis dictionarios actualmente em uso, que embaraça o serviço das estações, impossibilita a applicação de preços, e ainda o seu perfeito conhecimento pelo publico e até pelos proprios empregados, mas, como não podia deixar de haver uma differença entre o pequeno e o grosso transporte, porque a isso era compellida pela forte competencia da immensidade dos carros que circulam pela estrada, adoptaram-se dois unicos preços differenciaes e distinguiram-se estes por pequeno e grande percurso obedecendo ainda á base da competencia, do que resulta que a differença de percurso, de 7 para 22 kilometros, representa apenas, para o preço do transporte, um augmento de 50 por cento d'aquelle preço em logar de 214.

Exemplo	A 7 kilometros	A 22 kilometros
100 kilogram. custam	100	150
1:000.....	700	1:000

Não devemos deixar sem reparo que houve verdadeiro exagero na escolha do typo para os transportes de recovagens, que resulta por um preço muito superior ao das demais linhas, tal é a sua elevação 527,6 réis (média) por tonelada e kilometro. Este preço, porém, corresponde á base que serviu para os demais, isto é, á competencia da viação ordinaria, conseguindo-se ainda, apesar d'elle ser caro como é, beneficiar este genero de transportes, que, em todo o caso, não será o que constituirá importancia no trafego da linha.

Na questão interna foi estabelecida tambem a maior economia, não só no pessoal, pela junção dos serviços em um director, um chefe de exploração e um fiscal, como nos proprios modelos que teem que ser formulados pelas estações, reduzindo-se em um só os 15 modelos que as estações de outras linhas preenchem diariamente. Calcula-se bem a economia e facilidade do serviço que d'isto resulta.

Em resumo: o systema adoptado, em tudo, desde a concessão á construção e exploração, parece-nos acertadissimo, e supomos até que será o unico a seguir para que, sem onus para o estado, se consiga o alargamento da rede de linhas economicas que tantas vantagens está dando nos demais paizes.



## GRANDE PONTE SOBRE O TEJO

O 2.<sup>o</sup> anno de publicação d'esta *Gazeta*, que principia com o proximo numero, vae ser aberto com chave de ouro.

N'elle começaremos a publicar o importantissimo estudo dos srs. Bartissol e T. Seyrig sobre a travessia do Tejo por meio d'uma grande ponte, entre Lisboa e Almada.

Sobre este assumpto já em o nosso numero 12, de 1 de setembro, demos desenvolvida noticia do projecto apresentado por Mr. Lye, que propunha uma ponte de dois taboleiros, um para estrada ordinaria, outro para via ferrea, entre Lisboa e a Outra Banda.

O projecto dos srs. Bartissol e Seyrig amplia aquelle, estabelecendo desde logo a ligação das linhas ferreas de um a outro lado, fazendo seguir da estação do Rocio uma linha em curvas, tunneis e viaductos, que, ao mesmo tempo que serve para a junção da rede do lado direito do Tejo com a do Sul e Sueste, utiliza tambem a cidade como linha metropolitana, abrindo estações em pontos afastados do seu centro que assim ficarão em facil communicacão com este, pela central do Rocio.

As considerações com que o sr. Bartissol acompanha o seu estudo, ao mesmo tempo que são muito honrosas para este cavalheiro que, á força de viver entre nós, se considera hoje portuguez, e dedica toda a estima ao nosso paiz, são tambem muito lisongeiras para Portugal, e ainda para os seus homens de sciencia, cujos estudos não são esquecidos n'esta memoria onde vemos fazer toda a justiça ao fallecido engenheiro Miguel Paes que nos seus artigos e livros tanto pugnou pelo estabelecimento de varios melhoramentos publicos, mal pensando, talvez, que tão breve elles deixassem de ser considerados utopias para se lhes promover a realisacão.

A valiosa iniciativa do sr. Bartissol para o empreendimento de trabalhos do maior alcance está mais que provada no nosso paiz com a construcção do porto de Leixões, do tunnel e estação do Rocio e outros.

Da competencia do sr. Seyrig, o intelligente e antigo engenheiro da casa Eiffel, fallam bem alto as pontes Maria Pia, estudada e construida por este senhor por conta d'aquella casa, e a de D. Luiz, por conta da casa Wilbrock.

N'este seu novo estudo attendem-se d'uma forma perfeitamente cuidada todas as exigencias, não só dos transportes terrestres de um a outro lado, como da navegacão fluvial, atracacão de vapores e navios aos projectados caes do novo porto, e seu movimento que não é embaraçado em sentido algum.

No proximo numero os nossos leitores poderão, portanto, começar a apreciar a justeza d'este notavel trabalho, um dos mais importantes que a engenharia moderna tem apresentado, e que, a chegar á realisacão, como o desejamos, será de incalculavel vantagem para a prosperidade da nossa capital e para todo o paiz.

## PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

DIRECCÃO GERAL DE 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 2.<sup>o</sup> lanço da 1.<sup>a</sup> secção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, seja declarada a urgencia da

expropriação de tres parcelas de terreno com os n.<sup>os</sup> 23, 29 e 30, pertencentes: a n.<sup>o</sup> 23, a Joaquim Antunes, com a area de 1:860<sup>m</sup>2,25, a n.<sup>o</sup> 29, a Luiz Simões Pereira, com a area de 592 metros quadrados, e a n.<sup>o</sup> 30, a Manuel de Oliveira, com a area de 626<sup>m</sup>2,20, e situadas todas na freguezia de Ceira, concelho e 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 8 de junho de 1859, a expropriação das mencionadas parcelas marcadas nas plantas parcelares que baixam com o presente decreto assignadas pelo ministro e secretario 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 14 de fevereiro de 1889.—REI.—*Emygdio Julio Navarro*.

Sua Magestade El-Rei, a quem foram presentes os projectos datados de 10 de janeiro findo, apresentados pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de alargamento dos taboleiros de onze pontes metallicas situadas entre Lisboa e o Carregado, para o assentamento da segunda via, auctorizado por portaria de 21 de abril de 1888, e situadas aos kilometros 15,620, 16,970, 18,312, 22,100, 22,800, 26,290, 29,825, 32,710, 33,493, 34,175, 35,341 da linha ferrea de leste: ha por bem, conformando-se com o parecer de 11 do corrente mez da junta consultiva de obras publicas e minas, approvar os referidos projectos.

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

Paço, em 16 de fevereiro de 1889.—*Emygdio Julio Navarro*.

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 11 do corrente mez da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto, datado de 15 de janeiro findo, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de uma passagem superior para aguas e peões, ao kilometro 0,770, do 2.<sup>o</sup> lanço da 2.<sup>a</sup> secção do caminho de ferro da Beira Baixa, em substituição de um cano de rega primitivamente projectado no mesmo local.

Paço, em 16 de fevereiro de 1889.—*Emygdio Julio Navarro*.

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

Sua Magestade El-Rei ha por bem ordenar que a fiscalisação da construcção dos caminhos de ferro assentes sobre leitos de estradas ordinarias e cuja tracção não seja animal, pertença exclusivamente aos directores das obras publicas dos respectivos districtos, que durante o periodo da exploração fiquem ainda a cargo dos mesmos directores ainda os serviços fiscaes de via e obras e policia da linha; e que a fiscalisação da exploração dos referidos caminhos de ferro fique a cargo dos directores fiscaes das linhas ferreas a quem os mesmos caminhos de ferro venham ligar-se, ou de que mais se aproximem.

Paço, em 21 de fevereiro de 1889.—*Emygdio Julio Navarro*.

Para o conselheiro director geral das obras publicas e minas.

Sua Magestade El-Rei ha por bem ordenar que seja extincta a direcção especial da construcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, devendo o serviço da construcção dos mesmos caminhos de ferro ficar annexado ao da exploração, á qual igualmente ficará addido o pessoal administrativo da direcção extincta, até ulterior destino. Bem assim determina o mesmo augusto senhor que seja elogiado o engenheiro Augusto Luciano Simões da Carvalho pelos bons serviços, zelo e intelligencia com que assignalou o exercicio de chefe da direcção extincta.

Paço, em 22 de fevereiro de 1889.—*Emygdio Julio Navarro*.

Para o conselheiro director geral das obras publicas e minas.

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 31 de janeiro ultimo, do apeadeiro de Affife, no caminho de ferro do Minho, e bem assim o respectivo orçamento na importancia de 769,7000 réis.

Outrosim determina o mesmo augusto senhor que o director da exploração dos caminhos de ferro do Minho e Douro faça proceder á execução dos trabalhos por empreitadas parciaes ou tarefas, ficando auctorizado a despendar no actual anno economico a totalidade do referido orçamento.

Paço, em 22 de fevereiro de 1889.—*Emygdio Julio Navarro*.

Para o director da exploração dos caminhos de ferro do Minho e Douro.



Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, approva o projecto datado de 14 de novembro, e de 11 e 22 de dezembro do anno proximo passado, e de 8 do do corrente mez, de variante ao projecto approvado pela portaria de 18 de julho de 1888, da ligação do ramal de Santa Apollonia a Bemfica com a linha ferrea de leste e apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

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

Paço, em 26 de fevereiro de 1889.—*Eduardo José Coelho.*

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

### Ministerio da marinha e ultramar

#### DIRECÇÃO GERAL DO ULTRAMAR

##### 3.ª Repartição

Tendo a companhia caminho de ferro de Lourenço Marques ao Transvaal submettido á approvação do governo a planta e perfil longitudinal do troço d'este caminho de ferro, comprehendido entre o kilometro 79 e o kilometro 89,500;

Considerando quanto é urgente concluir a linha ferrea de que se trata, e que convem por isso aproveitar os projectos apresentados, embora não acompanhados dos desenhos e memorias que expliquem e justifiquem as disposições adoptadas;

Considerando que a falta d'estes documentos pôde ser relevada, visto como a companhia nos seus projectos accitou os estudos elaborados pelo engenheiro Joaquim José Machado, melhorando-os nas condições technicas;

Tendo ouvido o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas:

Ha Sua Magestade El-Rei por bem, pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, approvar o traçado e perfil longitudinal juntos, com as seguintes clausulas:

1.ª A companhia «Caminho de ferro de Lourenço Marques ao Transvaal» submeterá á approvação do engenheiro fiscal do governo em Lourenço Marques os projectos de obras de arte mais importantes e o das estações da fronteira, devendo n'esta parte attender muito especialmente ás condições do contrato de 14 de dezembro de 1883.

2.ª Na execução do projecto agora approvado será augmentado o numero e a vasão das obras de arte, quando a fiscalização do governo julgar preciso esse augmento para dar vasão ás aguas das cheias das differentes ribeiras que o traçado marca.

3.ª Elevar-se-ha a plataforma do caminho de ferro no ponto em que se reconheça essa necessidade par ficar livre das cheias do rio Incomati.

Paço, em 23 de fevereiro de 1889.—*Henrique de Barros Gomes.*

### Ministerio dos negocios da fazenda

#### Gabinete do ministro

Tendo a pratica de longos annos demonstrado que nenhuma vantagem resultou para o serviço de fiscalização de mercadorias, em transitio pelos caminhos de ferro, da substituição dos agentes fiscaes do governo por agentes da fiscalização externa, e attendendo que são diariamente distrahidas para este serviço perto de trinta praças da guarda fiscal, com as quaes se faz uma despesa em gratificações relativamente avultada; hei por bem determinar o seguinte:

Artigo 1.º Todos os comboios, que transportarem mercadorias em transitio, serão acompanhados por agentes fiscaes do governo.

§ unico. Exceptuam-se das disposições d'este artigo as mercadorias que forem a granel em wagons completos e que não possam ser resguardadas em wagons fechados e sellados, cuja fiscalização durante o transitio ficará a cargo dos agentes das companhias ou direcções dos caminhos de ferro, substituindo-se em tudo aos agentes fiscaes do governo.

Art. 2.º O governo providenciará para que nas estações extremas haja sempre o pessoal necessario para acompanhar e fiscalisar o transitio de mercadorias pelos caminhos de ferro, e publicará as instrucções necessarias para a execução d'este decreto.

Art. 3.º Aos agentes fiscaes do governo será abonada a gratificação de 200 réis por cada dia que forem empregados no serviço a que se refere o artigo 1.º d'este decreto.

Art. 4.º As disposições d'este decreto começarão a vigorar no dia 1 de março proximo futuro.

Art. 5.º Ficam revogadas as instrucções de 6 de junho de 1882 e os artigos 80.º a 92.º do decreto de 23 de agosto de 1888, que approvou o manual para o serviço das praças de pret da guarda fiscal, na parte que se refere á fiscalização do serviço de mercadorias em transitio, pelas praças da mesma guarda.

Os ministros e secretários d'estado dos negocios da fazenda,

e das obras publicas, commercio e industria, assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 21 de fevereiro de 1889.—*REI.—Marianno Cyrillo de Carvalho—Emygdio Julio Navarro.*

Instrucções a que se refere o artigo 2.º do decreto d'esta data para a fiscalização de mercadorias em transitio pelos caminhos de ferro

Artigo 1.º A nomeação ou detalhe dos agentes fiscaes do governo, que deverem acompanhar mercadorias em transitio pelos caminhos de ferro, será feita pela direcção fiscal respectiva.

Art. 2.º Os agentes fiscaes do governo, que forem nomeados para o serviço a que se refere o artigo antecedente, deverão apresentar-se com a antecedencia necessaria aos chefes das delegações aduaneiras, a fim de receberem d'estes as guias de condução das mercadorias que devam ser expedidas em transitio.

§ unico. Recebidas as guias de condução deverão os agentes fiscaes conferir as com as mercadorias ou volumes, e assistir á sellagem dos wagons.

Art. 3.º Os agentes fiscaes deverão acompanhar as mercadorias confiadas á sua guarda até á estação para que forem nomeados.

Art. 4.º Quando nos comboios, que conduzirem mercadorias em transitio, succeder algum accidente e seja necessario cortar os sellos aos wagons e baldear a carga, deverá o agente fiscal assistir a esta operação e levantar auto de noticia, em presença de um empregado da companhia ou direcção dos caminhos de ferro e de duas testemunhas, pelo menos.

§ 1.º Se o accidente ou occorrença não evitar que os wagons cheguem á estação mais proxima, mas obrigue a que ali fiquem para concerto, deverá do mesmo modo o agente fiscal levantar o competente auto, que, n'este caso, será tambem assignado pelo chefe da estação.

§ 2.º Se apesar do accidente ou occorrença os wagons podem chegar até á estação destinataria e o damno soffrido poder reparar-se sem estorvar o comboio, deverá igualmente levantar-se o competente auto.

Art. 5.º Se, durante o trajecto do comboio, se encontrarem rotos, quebrados ou falsificados os sellos dos wagons ou dos volumes, o agente fiscal levantará um auto de noticia em que intervenham, pelo menos, tres testemunhas, sendo uma d'ellas empregado da companhia ou direcção dos caminhos de ferro.

Art. 6.º Os autos levantados em conformidade das prescripções dos artigos 4.º e 5.º serão entregues pelos agentes fiscaes aos chefes das casas fiscaes destinatarias das mercadorias.

Art. 7.º Se por causa de força maior tiver de ficar nas estações intermediarias algum wagon que conduza mercadorias em transitio, o agente fiscal pedirá ao chefe da estação recibo d'esses wagons, com a declaração de que os sellos ficam intactos, e seguirá com os outros até á estação destinataria onde participará a occorrença ao chefe da estação aduaneira.

Art. 8.º Os agentes fiscaes que acompanharem mercadorias em transitio deverão logo que estas cheguem á estação destinataria entregar as respectivas guias de condução ao chefe da delegação, e assistir com este e com o agente que representar a empresa ou direcção dos caminhos de ferro á abertura das portas dos wagons sellados e conferencia dos volumes, cobrando em seguida recibo, que deverão entregar ao chefe da casa fiscal de partida.

Ministerio das obras publicas, commercio e industria, 21 de fevereiro de 1889.—*Emygdio Julio Navarro.*

### TARIFAS DE TRANSPORTE

**P. E. F. n.º 1 do Minho e Douro, passageiros para França**—Distribuimos hoje esta tarifa, da qual já nos occupámos em o nosso anterior numero n'esta mesma secção, para a qual chamamos a attenção dos nossos leitores.

**Tarifas geraes da linha de Torres Novas a Alcanena**—Faz parte d'este numero o aviso ao publico dando a conhecer os preços e principaes condições das tarifas d'esta linha, que em breves dias deve abrir á exploração.

Das vantagens que esta nova via offerece ao publico trata largamente o artigo editorial d'este numero; não precisamos portanto repetir-nos.

**N.º 2 da Beira Alta, cal em pedra, a granel**—Esta tarifa, que tambem faz parte do nosso numero de hoje, é reforma da que anteriormente existia, com a simples modificação de estabelecer preços especiaes mais reduzidos para Luso, evidentemente



para competir com a viação ordinaria por carros desde Arazede e Cantanhede áquella povoação, onde os trabalhos de construcções vão tomando grande incremento.

Estes transportes pagavam actualmente a tarifa geral, por não lhes serem applicaveis, visto o seu pequeno percurso, os preços ordinarios d'esta tarifa; ficam pagando 700 réis por tonelada, incluindo as despesas accessorias, o que representa uma rasoavel redução.

**N.º 3 da mesma rede, madeiras**—Tambem juntamos ao nosso numero de hoje esta tarifa, que tem identica modificação á de que acima tratamos, isto é, a inclusão de um preço especial para as madeiras de Montemor sobre Luso, com equal fim, e egualmente estabelece preço de Celorico para Villar Formoso, facilitando assim a sahida das madeiras d'aquella procedencia, até hoje não beneficiadas pela tarifa especial.

No demais não faz alteração aos preços existentes.

**N.º 5 da mesma rede—combustiveis mineraes, adubos, estrumes, materiaes de construcção**—Ainda no mesmo caso das anteriores está esta tarifa, cuja differença, em relação á que até hoje vigorava, é a inclusão do preço especial de 600 réis por 1:000 kilogrammas para os transportes de pedra de cantaria de Cantanhede a Luso, em expedições por wagon completo.

**Peixe fresco para Madrid**—Foi estabelecida uma tarifa no caminho de ferro da Beira, de combinação com as companhias hespanholas, para o transporte de peixe fresco da Figueira para Madrid. Cada expedição de 10 kilos custa 432 réis, isto é, os seus preços assim como as condições são perfeitamente eguaes ás das tarifas para equal genero da Companhia Real e Minho e Douro, que distribuimos com os numeros anteriores.

O peixe expedido da Figueira nos comboios das 5 horas da manhã ás quintas e domingos, chega a Madrid ás 7 horas da manhã do dia seguinte.

**Bilhetes directos para França**—A mesma companhia acaba de estabelecer bilhetes directos para Bayonna, Bordeus e Paris, por preços reduzidos, validos por 10 dias, com a faculdade de paragem em Salamanca, Bayonna e Bordeus.

O seu custo desde a Figueira a Paris é de: em 1.ª classe, 36\$390 réis; 2.ª, 27\$440; 3.ª, 18\$700.

Para Bordeus os preços são: de 23\$410 em 1.ª classe; 17\$710 em 2.ª, e 11\$580 em 3.ª.

Para Bayonna custam: em 1.ª classe, 19\$050; em 2.ª, 14\$430; em 3.ª, 9\$180 réis.

### SANTAREM E A LINHA DE VENDAS NOVAS

Honrou-nos o nosso estimavel collega, *As Novidades*, transcrevendo em artigo de fundo o que aqui dissemos, em o numero passado, sobre este assumpto, e lendo-o ahi a *Epoca* vem, em dois longos artigos, dizer-nos umas coisas, começando por declarar, como grande novidade, que *bem conhece quem somos*.

Se nunca fez descoberta mais importante, pôde convencer-se de que não tem queda para o genero. Para saber quem é o auctor d'aquelle e d'este artigo, e de quantos esta *Gazeta* publica não assignados, está claro que basta olhar para o nosso nome no alto da primeira pagina.

Mas a *Epoca* vae mais longe, declarando saber os motivos por que defendemos a linha de Vendas Novas a Santarem, e promette dizel-os, *se for mister*.

Não temos jornal para grandes discussões, mas, desde que o collega nos faz uma insinuação, ou uma ameaça,

não podemos deixar de o emprazar, muito cathegoricamente, para que diga esses motivos.

E fazemos mais: declaramos-lhe desde já que faltará a todas as leis de verdade e de justiça, se nos attribuir qualquer intenção que não seja o desejo—absolutamente desinteressado—de ver convertida em realidade uma linha que se torna da maior vantagem para o paiz, por estabelecer a completa ligação entre todas as suas provincias, do norte ao sul.

O systema de insinuações não colhe para nós que escrevemos desassombradamente as nossas opiniões, sem nos preocuparmos com outros interesses que não sejam os do paiz.

Uma outra teima da *Epoca* é dizer, e repetidas vezes, que a nova linha pertence á Companhia Real.

A simples leitura dos estatutos que todos os jornaes, desde o *Diario do Governo* até a nossa *Gazeta*, publicaram, far-lhe-hia ver que a linha de Vendas Novas a Santarem pertence á companhia dos caminhos de ferro meridionaes, absolutamente independente da companhia Real.

Isto prova o *bem* informado que anda o nosso contendor e, portanto, o valor das suas affirmações!

Posto isto, restituamos a questão ao terreno que lhe pertence—unico em que discutiremos, porque não acompanhamos o nosso collega na maneira rustica do seu dizer.

A companhia dos meridionaes quiz construir uma linha que ligasse as redes de leste e norte e do sul e sueste, linha que é de enorme vantagem para todo o paiz;

Podendo escolher diversos traçados, sobre muitos e differentes pontos, preferiu o que tornava Santarem testa d'esta importante rede;

Mas para isso era necessario construir uma ponte a montante da de D. Luiz;

A comissão de defeza do reino oppõe-se, porém, a esta construcção, declarando que não deve ser consentida, porque não poderiam defender-se, em caso de guerra, duas pontes em tão pequena distancia.

A companhia dos meridionaes tinha, pois, dois partidos a tomar: desistir de entroncar a sua linha em Santarem, levando a outro ponto a estação terminus e, com ella, as vantagens que projectára offerecer á patria de Sá da Bandeira—ou sujeitar-se a transitar por terreno publico e, assim, a soffrer os estorvos e embaraços inherentes a uma exploração n'estas condições.

Preferiu esta ultima solução, e por isso—sustentamos—Santarem não lhe devia querer mal; mas a Sociedade agricola e algumas instituições locaes, levadas na onda de interesses bem alheios aos da cidade, veem protestar porque a machina *espanta os gados*.

N'este caso, é natural que a companhia escolha outro traçado, que não leve a linha a uma cidade cujas corporações officiaes e agremiações particulares lhe fazem opposição.

Se isso succeder, Santarem só terá que agradecer a essas corporações o prejuizo que soffre, ou as vantagens que perde.

Verdade seja que, segundo as peregrinas affirmações da *Epoca*, aquella cidade não precisaria da nova linha; tendo em si todos os productos de que necessita, e sufficientes mercados consumidores de quanto produz; pôde, portanto, viver separada de todo o sul do paiz.

Diz o articulista:

«Quaes são os productos do sul do paiz de que carece Santarem? De trigo? De vinho? De azeite? Não, porque são exactamente estes productos agricolas os que o districto e especialmente Santarem produz e exporta. De cortiça? Tampouco, porque não ha no dis



tricto fabrica alguma que possa utilisal-a como materia prima. Quaes serão pois o productos do sul do reino que Santarem poderá importar? Serão os variados metaes que produzem os jazigos alemtejanos, que virão alimentar a opulenta industria santarena? Talvez.»

Isto annullaria a theoria da permutação dos productos, que a mais simples estatística nos demonstra existir em toda a parte, lei da qual Santarem e o Alemtejo e Algarve não são excluidos.

Ora, durante o anno de 1887, Santarem recebeu, só por caminho de ferro, e apesar da sua producção, 5:661 toneladas de diversas mercadorias, e expediu 7:579; portanto, facilmente se calcula quanto este movimento augmentaria, se a nova linha fosse áquella cidade.

Esta vantagem só a *Epoca* se nega a reconhecer-a—reconheceu-a já a associação commercial, apressando-se em pedir o auxilio do sr. ministro da guerra, desde que viu que o seu protesto poderia levar a Santarem o prejuizo de a isolar do sul do reino; reconhecem-na os jornaes da localidade, entre os quaes o *Commercio de Santarem*, que classifica a passagem na ponte de «prejuizo bem menor do que o da mudança da directriz para Torres Novas».

Emquanto á proclamada *economia* que, para a companhia dos meridionaes, resultava da utilização da ponte, não é ella de tal importancia que aconselhe a companhia a construir a sua linha em taes condições, de preferencia a leval-a a outro ponto.

A nova linha, tendo que passar sobre a ponte, tinha esta que ser reforçada com vigas e supportes de maior resistencia; a companhia tinha que preparar a estrada de fôrma a «não embarçar o transito de passageiros e vehiculos» (art. 56.º do alvará), que proceder a todos os trabalhos «para manter ou substituir á sua custa as serventias publicas e particulares» e ainda que supportar os frequentes prejuizos que o transito ordinario lhe fizesse na linha, e outros encargos constantes dos artigos 56.º a 60.º do alvará.

E, depois d'isto, ficava com uma exploração difficil, obrigando os comboios, n'aquelle percurso, a um andamento demorado, restringindo o numero de viagens, mantendo um crescido pessoal de vigilancia e conservação, e soffrendo outros inconvenientes!

Isto sem fallar n'aquelles a que já o articulista da *Epoca* se refere, dizendo que, estabelecida a linha, as populações farão opposição *de facto*, o que, mais justificaria o que dissemos em o nosso artigo, sobre a inimidade dos povos por tudo quanto representa um melhoramento para o local ou para o paiz.

E' o proprio articulista que nos dá razão.

No seu segundo artigo o collaborador da *Epoca* não faz mais que repizar na questão do perigo do gado se espantar, provando-nos que é tão mau cavalleiro, como defensor dos interesses santarenos.

Não podiam encontrar argumento mais futil, já lh'o provámos no artigo anterior, mas o articulista duvida, dá-nos esta memoravel prova da sua força:

«Ora venha cá o articulista e diga-nos em que extensão percorre a locomotiva a rua de Balmes: não faça cerimonia. Compare com o extraordinario movimento que, sem desvio possivel, o que não succede em Barcelona, ha na ponte de D. Luiz e estrada de Almeirim, não só durante a semana, mas principalmente aos domingos, dias de feiras e de romarias....»

Não duvidamos dizer-lhe que não é só a rua Balmes que o comboio de Sarriá percorre; mas as de Alfonso XII, em San Gervasio, parte da de Pelayo, ao centro da cidade, e outras, na extensão total de 4:600 metros,

isto é, um pouco mais do que a estrada de Almeirim e ponte de D. Luiz.

As ruas atravessadas pela linha só *dentro da cidade* — ruas importantes, cheias de bellos predios como os não ha em Lisboa, entre os quaes se notam os grandes edificios da universidade e seminario conciliar—são *quatorze*; já vê que não fazemos cerimonia em esclarecê-lo.

Mas para que obrigar-o a comprar um guia estrangeiro, se em o nosso paiz temos exemplo frizante para lhe dar?

Não foi já ao Porto, não viu que a companhia Carris de ferro d'aquella cidade faz a vapor a exploração da sua linha, desde a Boa-Vista até Mattosinhos n'uma extensão de 8:994 metros, pela rua da Boa-Vista e estradas seguintes da Foz, Mattosinhos, ruas d'esta povoação, etc.?

E isto em comboios successivos de 20 em 20 minutos.

Será porque no Porto e seus arredores *não ha gado*, (!) porque elle é mais intelligente, porque o que o espanta seja a largura da via, ou finalmente porque o gado de Santarem tenha antipathia com a companhia dos meridionaes?

Emquanto á comparação entre o movimento da estrada e ponte de Almeirim com o das ruas de Barcelona, tenha paciencia o articulista que não lhe respondamos—nem mesmo em quinta feira de comadres...

E assim pomos ponto á discussão, pela nossa parte, na impossibilidade de a continuarmos, saindo fóra das praxes estabelecidas e da indole na nossa folha.

#### NOTAS VARIAS

**O caminho de ferro do Congo.**—Dizem de Bruxellas que, segundo consta, uma sociedade belga anda estudando o projecto de uma linha ferrea que ligue Vivi, no Baixo-Congo, a Stanley-Falls, no Alto-Congo, a qual terá de extensão 200 milhas, passando a uma distancia média de 30 milhas das margens do rio.

Eis o percurso projectado:

Partindo de Vivi, toma a direcção do sul, atravessa o Mpozo, affluente do Congo e, contornando em seguida o platô de Palababa por uma curva cuja parte externa é virada ao sul, inclina-se para nordeste até Lukuga, rio tributario do Congo; entra então por um dos valles do platô de Mgombi, o de Inkissi, cuja profundidade é de 100 metros, e dirige-se para Stanley-Pool, seguindo d'ahi até Stanley-Falls.

O praso calculado para a construcção d'esta linha é de tres annos.

A este respeito diz tambem o *Correio de Portugal*:

«Uma ponte fixa de 18 a 20 metros de altura será lançada sobre o rio N'Poso. O terreno que se estende de N'Kenge-Dilembi a Lu-Kungu offerece bastantes difficuldades, sendo necessario construir ali duas pontes, uma sobre o Lufu e outra sobre o Kallu. Cada uma d'estas pontes deverá ter 50 metros de comprimento.

«Os trabalhos começarão logo que a estação seja mais amena; e o orçamento é de 20 a 30 milhões de francos.»

**Aviso de chegadas das remessas.**

—A linha de Zittau-Reichenberg, explorada pelo Estado saxonio, publicou ha pouco um aviso, dirigido a todas as casas commerciaes de Reichenberg, informando-as de que, por meio do telephone, podem ter conhecimento da chegada das suas mercadorias, para o que basta que, por carta, previnam querer utilizar-se d'esse melhoramento.



O jornal austriaco d'onde o nosso collega *Le Journal des transports* extrae esta noticia diz que os industriaes do seu paiz já por vezes teem reclamado, e representado até, contra a morosidade do serviço do correio, pedindo a suppressão dos avisos postaes, que lhes causam uma perda consideravel de tempo, e portanto um prejuizo, mas que, desgraçadamente, ainda até hoje não foram attendidos; e termina exprimindo o desejo de que, no interesse do commercio, este exemplo dado por um caminho de ferro allemão seja seguido na Austria.

Tambem por cá seria isso uma innovação facil e commoda, se o serviço telephonico estivesse melhor organizado, mas infelizmente n'esse ponto somos uma desgraça.

**As novas tarifas inglezas.** — Em conformidade com a nova lei regulamentar dos transportes por caminhos de ferro e canaes, datada de 10 de agosto de 1888, e que entrou em vigor no 1.º de janeiro do presente anno, varias companhias inglezas acabam de submeter ao *Board of Trade* as classificações revistas das mercadorias e os baremos tambem revistos das tarifas maximas que lhes são applicaveis.

**Os caminhos de ferro francezes.** — O ministerio das obras publicas francez acaba de publicar o mappa das concessões feitas e linhas abertas, tanto de interesse geral como local, até o fim do anno proximo passado.

A extensão das concessões definitivas d'interesse geral pouca differença apresenta n'esse anno. Em 31 de dezembro de 1887 estava em 38:195 kilometros, e em igual dia e mez de 1888 havia apenas augmentado 56 kilometros, isto é, estava em 38:251, repartida do seguinte modo:

Linhas de companhias.....	35:305 kilometros
Rêde do Estado.....	2:946 »
Total geral.....	38:251 kilometros

Sobre este total havia em exploração, em 31 de dezembro de 1888..... 32:645 »

Ha pois em construcção ou para construir..... 5:606 kilometros

Calculando uma construcção média de 800 kilometros por anno, seriam necessarios 7 annos, pelo menos, para concluir essas linhas. Isto explica o estado estacionario das concessões, as quaes já de ha muito não podem ampliar-se, salvo em casos perfeitamente excepçoes, para não se ultrapassar a medida do justo e do razoavel.

No anno findo foram explorados mais 875 kilometros, no numero dos quaes entram: 231 kilometros de caminhos de ferro industriaes e diversos, 15 kilometros sobre o territorio suizo, e 2 sobre o territorio belga.

Havia, além d'isso, no dia ultimo d'esse anno, 559 kilometros de vias de interesse geral, declarados de utilidade publica, e não concedidos.

Pelo que respeita á rêde de interesse local concedida, na mesma datada, a sua extensão total elevava-se a 3:755 kilometros, excedendo a do anno anterior em 68 kilometros.

68 é tambem o numero que representa o total das concessões feitas em 1888, sendo essas linhas todas de via estreita de 1 metro.

Sobre esta rêde especial e sobre este typo de vias é que deviam convergir, de futuro, todas as attenções e todos os esforços.

As linhas de interesse local, exploradas em 1888, attingem o total de 155, n'uma extensão de 2:388 kilome-

tros, tendo sido a de 1887 de menos 155, ou seja 2:233 kilometros.

Em relação aos caminhos de ferro algerianos, as concessões não augmentaram em 1888, conservando uma extensão total de 2:902 kilometros.

Além dos 374 kilometros abertos, havia na Algeria 28 caminhos de ferro industriaes em exploração.

Na Tunisia, em 31 de dezembro de 1888, estavam em exploração 225 kilometros de linhas, em vez de 212 que havia em igual mez de 1887, o que indica um augmento de 25 kilometros.

**De Paris a Constantinopla.** — Annuncia-se, para abril proximo, uma conferencia entre os delegados dos caminhos de ferro de l'Est francez, da Alsacia-Lorena, do grande ducado de Bade, do Wurtemberg, da Baviera, da Austria, da Hungria, da Servia, da Bulgaria e da Roumelia, conferencia que se realisarà em Constantinopla, com o fim de organizar um regulamento mais commodo e vantajoso para as communicações pelas vias ferreas entre aquelle porto e a Europa central e occidental.

O objecto da discussão será o estabelecimento de comboios rapidos, nas linhas directas, e os meios de facilitar entre ellas o transporte de mercadorias de todas as estações pela via ferrea Paris-Constantinopla.

**Caminho de ferro de Mormugão.** — Escrevem de Gôa em data de 22 de janeiro:

«Como se calculava, vae augmentando sensivelmente o trafego do caminho de ferro. Chega já quasi a 2:000 toneladas o movimento semanal. Por outro lado, o movimento do porto de Mormugão tambem se vae desenvolvendo. De 1 a 20 de janeiro entraram 20 vapores e 59 embarcações à vela.

**Tunnel submarino.** — Foi apresentado no ministerio das obras publicas, por um distincto engenheiro, auctor de alguns dos maiores couraçados inglezes, o projecto para a construcção de um tunnel submarino entre Lisboa e a Outra Banda. O proponente offerece-se a effectuar a construcção, á escolha do governo, ou de Lisboa ao Barreiro ou de Lisboa a Cacilhas.

O primeiro seria talvez 5 vezes mais extenso que o segundo; este porém, tendo de ir muito mais baixo attenta a enorme profundidade do rio, exigia duas extensas avenidas em tunnel, uma em cada margem do Tejo.

A travessia do Tejo por meio de um tunnel não nos parece que resolva satisfatoriamente o problema da ligação das duas margens e muito menos o da junção das vias ferreas de um e outro lado.

Não conhecemos o projecto, mas temos esta theoria como assente. Se um dia tivermos mais detalhes, explanaremos o nosso parecer.

**Ascensores para a Graça e Estrella.** — Só depois de concluidos os trabalhos da canalisação do gaz é que principiam a collocar as linhas d'estes elevadores. Está-se já procedendo aos trabalhos para a installação das machinas do da Graça, em uns quintaes da travessa do Monte.

**Telephone entre Lisboa e Porto.** — O preço para a correspondencia telephonica entre o Porto e a capital será, segundo diz um collega, o seguinte: Durante o dia:

Por um periodo indivisivel de 5 minutos de conversação effectiva, 200 réis.

Por um periodo indivisivel de mais de 5 até 10 minutos de conversação effectiva, 300 réis.

Durante a noite:

O dobro das taxas supra indicadas.

O governo parece que tenciona entrar em combinações com a companhia dos telephones, para que os in-



interessados possam communicar entre Lisboa e Porto servindo-se dos telephones da rede publica.

### CARRIS DE FERRO DE LISBOA

Realisou-se hoje, 28 de fevereiro, a assemblea geral d'esta companhia para a eleição da nova direcção que devia substituir a antiga, o qual havia pedido a isenção d'aquelle cargo, como constava do annuncio da convocação que publicámos.

Como é sabido, uma parte dos accionistas descontentes com a marcha dos negocios da companhia, segundo o seu modo de ver, fizera grande opposição aos actos da gerencia, opposição que se demonstrou na ultima assemblea por uma votação para a mesa, que recahiu em accionistas de idéas adversas ao grupo que então dirigia a companhia.

Foi em vista d'isso que os srs. Bizarro, Maia Cardoso e Sousa Gomes deram a sua demissão, que a assemblea geral de hoje acceitou, nomeando para os substituir os srs. dr. Zophimo Consigliere Pedroso, Antonio José Alves de Castro e Antonio Gonçalves Pereira de Andrade, que foram eleitos por 330 votos, votando o grupo da antiga direcção com listas brancas.

O novo grupo director declarou que approvava as contas da antiga gerencia, mas que se reservava para dirigir os negocios da companhia por forma differente da adoptada até hoje.

Sabemos que a nova gerencia se prepara para fazer grandes reformas no serviço, que sinceramente celebraremos se tenderem a tornar este importante elemento da nossa viação urbana mais proveitoso para o publico.

Temos para nós que muito louváveis serviços tem prestado a companhia Carris á cidade de Lisboa. E' mesmo a unica viação que actualmente temos regular e limpa na capital, mais limpa e mais decente do que em muitos pontos do estrangeiro.

Melhorar o systema, tornal-o mais vantajoso, mais perfeito, é missão a que se propõem os novos directores. e pelo que esperamos dar-lhes o nosso sincero applauso.

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE PUERTO DE SANTA MARIA A SANLUCAR DE BARRAMEDA

*Sociedade anonyma de responsabilidade limitada*

De ordem do ex.<sup>mo</sup> sr. presidente da mesa da assemblea geral, são convidados os srs. accionistas a reunirem-se no escriptorio d'esta Companhia, 5, rua Capello, 2.<sup>o</sup> andar, no dia 2 de março, á 1 hora da tarde, em conformidade com o artigo 49.<sup>o</sup> dos Estatutos.

Lisboa, 14 de fevereiro de 1889.

O 2.<sup>o</sup> SECRETARIO

Antonio Botelho de Lacerda Lobo.

### BOLETINS FINANCEIROS

*Lisboa, 28 de fevereiro de 1889.*

Na quinzena o facto mais importante foi a emissão do empréstimo de 4 1/2 %, a qual no boletim anterior dissémos estar então imminente.

O exito da operação affigurava-se nos assegurado e os factos não desmentiram as nossas previsões.

Não obstante o preço, a que os titulos foram offerecidos, corresponder a uma taxa de capitalisação que as economias não eccitam, facilmente, por enquanto; não obstante ainda a guerra movida ao credito nacional, em Paris, fazendo-se affixar cartazes enormes annunciando a bancarrota do thesouro portuguez: tanto no estrangeiro como em Portugal, o resultado da emissão excedeu o que se esperava.

Dos empréstimos convertidos, a quasi totalidade, para não di-

zer a totalidade dos respectivos *stocks*, estava collocada no estrangeiro. Os portadores dos titulos acceitaram a conversão facilmente, visto como não lhes era facil encontrarem emprego tão seguro e relativamente á taxa média de capitalisação lá fóra, como o das novas obrigações, além da margem d'alta que estas offerecem.

A subscrição propriamente dita foi tambem elevada, e tanto que se calcula que, em vista da preferencia garantida aos portadores dos titulos chamados a reembolso, não se entregará senão a quarta parte dos pedidos.

Foi, na verdade, brilhante o modo como se affirmou mais uma vez o credito do thesouro portuguez. A influencia d'este facto não deixou de se fazer sentir no mercado financeiro, onde é notavel a firmeza dos preços dos diversos valores, com especialidade os do estado.

O annuncio do pagamento das acções da Companhia Nacional de Tabacos, pelo valor fixado pelo tribunal arbitral, a contar de amanhã, 1 de março, trazendo ao mercado cerca de 5:000 contos, contribuirá sem duvida para accentuar a firmeza do mercado financeiro, firmeza que, aliás, acompanha a dos mercados estrangeiros, onde a influencia da accumulção d'economias continúa a sobrelevar a todas as outras influencias a que estão sujeitas as cotações dos diversos valores.

A reflexão do empréstimo na situação do mercado financeiro foi tão importante que a demissão pedida pelo ex-ministro da fazenda, Marianno de Carvalho, não exerceu influencia depriminte nas cotações. E, todavia, é a este distincto financeiro, aos seus aturados esforços, á energia que soube empregar na defeza dos interesses do thesouro e a ter sabido aproveitar as circumstancias favoraveis que se lhe apresentaram, que se deve a elevação do credito publico, em grande parte. Mas o publico percebeu que pela retirada voluntaria do ex-ministro, a sua obra não seria perdida, desde que era substituido interinamente por um estadista do pulso do sr. Barros Gomes, e desde tambem que ha a maior confiança nos recursos vastissimos da intelligencia do sr. Ressano Garcia, que se indigita como o ministro que tomará definitivamente conta da pasta da fazenda quando finde a interinidade do sr. Barros Gomes.

A situação do mercado de disponibilidades continúa a ser vantajosissima. E' difficil obter papel de primeira ordem para desconto a 4 % ao anno: tal é a pequena offerta de letras n'estas condições. A taxa maxima do juro para transacções de desconto a trez mezes não tem excedido a 6 %.

Os *reports* fazem-se com facilidade de 3 1/2 a 5 %.

A restituição ao mercado que importa a indemnisação dos proprietarios das acções da Companhia Nacional de Tabacos, contribuirá para accentuar a plethora de disponibilidades. As operações cambiaes que o thesouro realisou para transferencia das sommas a pagar de 1 de março em diante tornaram o mercado cambial na quinzena muito abundante d'algumas divisas, e os respectivos preços inclinaram-se a favor dos tomadores.

Fevereiro deixa, pois, de si optima memoria, não desmentindo as esperanças que janeiro fizera nutrir. Oxalá março, como aliás é de supôr, seja semelhante aos mezes que o precederam.

B. dos Santos.

#### *Bolsa de Paris, em 25 de fevereiro.*

Não obstante a crise ministerial e os acontecimentos politicos passados, presentes e futuros, o mercado de fundos francezes esteve muitissimo animado, não sendo inferior á 1,30 francos a alta conseguida pelo 3 % desde 1 de fevereiro.

Exemplificando: um comprador de 3:000 francos de renda, a 83,35 (preço da comparação) ganha 1:300 francos a 84,65 ao preço actual.

O 4 1/2 continua approximadamente em 104,05, tendo já chegado a 104,35; emquanto ao amortisavel encontra-se a 87,50.

Todos os fundos estrangeiros estão dando provãs da sua firmeza e boa tendencia; o Exterior cota-se a 75 3/8; o Portuguez a 65 7/8, o Hungaro a 85 7/8; o Russo a 91 francos; o Turco a 15,82 e o Egypcio a 44,5.

Como se vê todos os valores vão subindo em virtude de numerosas conversões que ainda devem ser feitas, dentro em pouco.

Os valores de credito aproveitam largamente das excellentes disposições do mercado, e se não fosse a má impressão produzida pela baixa dos Metaes e do Rio Tinto, os seus cursos seriam por certo mais elevados.

Cota-se a 555 o Banco d'Escompte, 1:377 o Crédit Foncier, 890 o Banco de Paris e a 717 o Crédit Lyonnais.

Os caminhos de ferro francezes progrediram ainda, ficando hoje a 1:360 o Lyon, 1:195 o Midi e 1:762 o Norte.

Dos estrangeiros, os Hespanhoes estão mais fracos; a 361 o Norte de Hespanha e a 295 o Zaragoza.

Os Metaes e o Rio Tinto foram muito atacados esta quinzena pelas investidas baixistas; de 550 desceram aquelles a 370 e estes a 450.

O Suez elevou-se de novo a 2:270; com respeito ao Panamá, fica offerecido a 40 francos.

G. Pessard.



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

BOLSAS	TITULOS	DIAS													
		16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	—	—	—
Lisboa . .	Acções C. <sup>as</sup> de Ferro Portuguezes . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	110.800	—	—	—
	» Nacional . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Carris de Ferro de Lisboa . . . . .	—	65.200	65.200	—	—	—	—	—	—	65.300	65.300	—	—	—
	» Ascensores . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52.500	—	—	—
	Obrig. C. <sup>as</sup> de Ferro Portuguezes . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional . . . . .	—	—	—	90.000	90.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris . .	» C. de F. Atravez d'Africa . . . . .	—	84.500	84.500	—	84.700	84.800	84.800	—	84.800	84.800	84.800	—	—	—
	Acções C. <sup>as</sup> de Ferro Portuguezes . . . . .	631,25	—	627,50	627,50	627,50	627,50	—	627,50	627,50	627,50	627,50	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal . . . . .	345	243,75	242,50	247,50	—	242,50	243	242,50	244,75	244,75	—	—	—	—
	» Norte de Hespanha . . . . .	373,75	364,25	365	375	366,25	368,75	—	364,25	363,75	374,25	373,75	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante . . . . .	300	300	296,25	297,50	297	296,25	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes . . . . .	350	350	345	355	—	358,75	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres . .	Obrig. C. de Ferro Portuguezes . . . . .	359,75	359,75	350,75	359	355,50	359	337	358,75	352,50	359	352,50	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal . . . . .	—	345	345,00	344,50	345	345	346	348	347,50	348	—	—	—	—
	» Norte Hespanha, 1. <sup>a</sup> hypotheca . . . . .	382,50	382,25	384	384,50	380,50	380,75	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez Africa . . . . .	476	476	476	476,50	476,50	476,50	476,50	476,50	476,50	476,50	—	—	—	—
	Obrig. C. de F. Atravez Africa . . . . .	93	93	93	93	93	93	93	93	93	94	94,25	—	—	—
	Amsterd. . . . .	95	95	95	95,50	95,50	94,75	94,65	94,75	94,75	94,75	—	—	—	—
Bruxellas . .	Obrig. C. de F. Atravez Africa . . . . .	95	95	94,50	94	94,75	94	95	95	94,50	94	—	—	—	—

## RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERIODO DE EX- PLORAÇÃO			RECEITAS NO PERIODO						DIFFERENÇA				DESDE 1 DE JANEIRO	
				1889			1888			A MAIS		A MENOS		TOTAES	
				KIL.	TOTAES	KILO- METRI- CAS	KIL.	TOTAES	KILO- METRI- CAS	TOTAES	KILO- METRI- CAS	TOTAES	KILO- METRI- CAS	1889	1888
PORTUGAL															
Companhia Real	de a			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
	3 11	Fev.	580	51.560:000	88:896	580	50.374:000	86:854	4.186:000	2:045	—	—	296.450:000	270.840:000	
	12 18	»	—	50.440:000	86:943	—	40.970:000	70:637	9.440:000	16:276	—	—	346.860:000	341.780:000	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	5 11	Fev.	82	3.947:000	48:434	75	4.397:070	58:627	—	—	450:070	10:493	24.357:000	44.342:760	
	12 18	»	—	4.656:000	56:780	—	4.084:250	54:446	574:750	2:364	—	—	29.043:000	48.424:010	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	5 11	Fev.	452	2.543:000	46:730	97	4.603:940	46:535	939:060	495	—	—	45.342:000	5.892:290	
	12 18	»	—	2.704:000	47:769	—	4.584:740	46:337	4.446:290	4:432	—	—	48.043:000	7.477:000	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
29 4	Fev.	361	42.332:730	34:162	335	40.167:070	30:349	2.165:660	3:843	—	—	51.858:570	48.824:745		
Sul e Sueste . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Mniho e Douro . . . . .	25 31	Dez.	345	22.972:554	66:587	345	23.438:034	74:406	—	—	465:480	7:849	848.894:644	792.439:446	
	4 7	Jan.	—	45.169:743	43:970	—	44.990:060	38:063	3.479:653	5:907	—	—	45.169:743	44.990:060	
	8 14	»	—	42.972:470	37:604	—	45.169:743	48:239	—	—	2.222:944	10:638	28.442:483	27.485:444	
	29 4	Fev.	253	7.228:407	28:569	253	5.760:587	22:769	4.467:520	5:800	—	—	38.544:234	32.708:936	
	5 11	»	—	6.948:875	27:465	—	6.748:679	26:674	200:196	794	—	—	45.463:409	39.457:645	
Guimarães . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	16 22	Dez.	34	926:265	27:243	34	809:434	23:798	117:434	3:445	—	—	55.069:445	50.795:084	
	23 31	»	—	1.194:860	35:442	—	764:904	22:408	432:959	42:734	—	—	56.264:005	54.556:985	
1 7	Jan.	—	905:320	26:627	—	732:810	24:553	472:510	5:074	—	—	905:320	732:810		
, HESPAÑHA															
Norte de Hespanha . . . . .	5 11	Fev.	2776	4.492:446	429	2776	4.433:248	408	58:928	24	—	—	6.956:552	6.382:724	
	12 18	»	—	4.443:020	444	—	934:048	343	489:002	68	—	—	8.099:572	7.336:742	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Madrid-Zaragoza-Alicante . . . . .	5 11	Fev.	2672	957:376	358	2672	4.021:930	382	—	—	64:554	24	5.370:865	3.470:643	
	12 18	»	—	942:293	344	—	904:993	337	40:300	4	—	—	6.283:458	5.372:636	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Andaluzes . . . . .	22 28	Jan.	793	239:340	304	793	244:203	307	—	—	4:893	6	885:587	796:546	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Madrid-Caceres Portugal . . . . .	5 11	Fev.	429	66:064	453	429	59:002	137	7:062	46	—	—	349:495	294:408	
	12 18	»	—	46:563	108	—	44:324	96	5:242	42	—	—	395:758	335:429	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

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



## REPUBLICA ARGENTINA

Encontramos n'um jornal inglez, *The Financier*, interessantes detalhes sobre uma das linhas ferreas garantidas d'este paiz — a de Chilecito a Famatina — a qual vae ser executada pelo systema de um só rail, systema Lartigue.

Os estudos d'esta concessão, cuja linha atravessa uma região difficilissima mas muito rica em minerio, acham-se já terminados e estão sendo submettidos á apreciação do governo.

Independentemente da importancia do systema Lartigue, que é o mais appropriado para a construcção dos caminhos de ferro de montanha, a linha actual irá abrir os thesouros mineraes da provincia de Rioja, que é o verdadeiro centro mineiro da Republica.

Esta linha, accrescenta o citado jornal inglez, terá a extensão de 50 kilometros, e o seu preço será de dollars 2.500:000, elevando-se até 14:000 pés (4:300 metros) acima do nivel do mar; 130 viaductos especiaes e alguns tunneis farão parte d'esse traçado.

## INAUGURAÇÃO DA LINHA DO ALGARVE

Em 21 de fevereiro chegou á estação de Faro o primeiro comboio vindo directamente pela primeira vez do Barreiro.

A estação estava ornamentada com arcos, mastros, festões, escudos, tropheus representando o trabalho — com as ferramentas e utensilios proprios dos trabalhos de caminho de ferro.

Debaixo do alpendre da estação foi collocado o retrato de S. M. El-Rei D. Luiz sobre um grande tropheu com os instrumentos da repartição technica, encimado por uma fita com a legenda:

*Honra e trabalho tudo vence.*

A's 9 horas e meia da manhã partiu da estação do Barreiro a machina, com 3 carruagens; na estação de Loulé esperavam o comboio vindo do Barreiro o director da exploração, sr. Tavares Trigueiros, o sr. Frederico Pimentel, director da construcção, e o chefe da secção de Faro, o engenheiro Faria.

Chegou a machina ao meio dia á estação de Faro com 4 carruagens e carros de serviço.

Na sala principal o director recebeu os cumprimentos. Orou em seguida o nosso collega do *Districto*, levantando vivas aos individuos presentes e collaboradores d'este grande melhoramento.

Os conductores, srs. Paixão e Garcia, foram incansaveis afim de preparar esta festa de familia.

A' noite houve illuminação, musicas, etc.

## SECÇÃO PORTUGUEZA DA EXPOSIÇÃO UNIVERSAL DE PARIS

A commissão executiva da Secção Portuguesa na Exposição Universal de Paris cumpre o dever de manifestar publicamente o seu reconhecimento, para com todos os industriaes do paiz que adheriram ao pensamento de concorrerem áquella exposição, annuindo assim ao convite feito pela mesma Commissão.

A todos os que não foram expositores na Avenida da Liberdade, e áquelles que o foram e ainda não responderam, rogo-lhes o favor de uma resposta immediata, porque sendo limitado o espaço concedido no recinto da referida exposição, e em grande numero as adhesões recebidas dos industriaes portuguezes, torna-se indispensavel que a Commissão executiva possua sem demora todos os elementos que são necessarios para determinar uma installação que possa corresponder ao

sincero empenho que tem a mesma Commissão de que os productos da Secção Portuguesa sejam expostos por uma forma conveniente.

A todos os srs. expositores toma a Commissão executiva a liberdade de lembrar que o praso indicado para a recepção dos productos termina no dia 7 de março proximo, o qual difficilmente poderá ser addiado por muitos dias, attenta a necessidade de fazer a expedição d'esses productos no começo da segunda quinzena de março.

Pede tambem encarecidamente aos senhores expositores a fineza de remetterem á Commissão, com antecedencia e com a maior brevidade, as guias respectivas aos seus productos, facilitando-lhe assim qualquer resolução sobre o transporte para França, e sobretudo habilitando-a a dar andamento aos trabalhos do catalogo, de modo que este esteja concluido dentro do praso indicado no regulamento geral.

Lisboa, 21 de fevereiro de 1889.—Visconde de Melicio—J. J. da Silva Amado—Julio José Pires—Luiz Eugenio Leitão—Jeronymo da Silva.

## COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

### *Sociedade anonyma de responsabilidade limitada*

RELATORIO E CONTAS DA DIRECCÃO, APRESENTADOS Á ASSEMBLEA GERAL, GERENCIA DE 1888, DECIMO SEXTO ANNO SOCIAL.

SENHORES: — Em cumprimento do que dispõe o artigo 29.º, n.º 10.º dos estatutos, temos a honra de submeter á vossa apreciação as contas e o relatorio, acompanhado de diversos mappas e documentos, que o explicam e desenvolvem, relativo á gerencia da companhia no anno findo em 31 de dezembro de 1888.

### Administração superior

Administraram a companhia, durante o anno, os directores Henrique de May Cardoso, Joaquim Pires de Sousa Gomes e Duarte Augusto d'Abranches Bizarro; exceptuando os mezes de junho e julho, durante os quaes, na ausencia do director substituto Mosés de Abecassis, tendo sido distribuidos os diversos serviços em harmonia com o artigo 2.º do regulamento organico da companhia.

### Repartição administrativa

#### Primeira secção — escriptorio

##### Rendimento das linhas

Elevou-se este rendimento a 362:971\$139 réis, sendo réis 260:815\$889 de passagens cobradas nos carros, e 102:155\$250 réis de bilhetes pessoaes.

No anno anterior fôra o rendimento na importancia de réis 336:005\$318, sendo 252:633\$068 réis de passagens cobradas nos carros, e 83:372\$250 réis de bilhetes pessoaes.

Houve pois em relação ao anno anterior o augmento de réis 26:965\$821, ou 8,03 por cento.

Deu-se este notavel augmento apesar de haver sido reduzido, desde 10 de maio, o preço das carreiras da noite, sendo equiparado ao das carreiras de dia; apesar de haver sido supprimida a feira de Belen, que desde a fundação da companhia fôra uma das suas mais importantes fontes de receita; e apesar ainda das circumstancias extraordinarias que atravessámos, em lucta no meio da mais desleal concorrência (mappas n.ºs 2 e 3).

##### Receitas diversas

Foram estas na importancia de 13:290\$926 réis, havendo uma differença para mais, em relação ao anno anterior, de 6:124\$650 réis, proveniente, na sua maior parte, do lucro obtido no transporte de terras, conforme o contrato com os srs. Duparchy & Bartissol.

Contrato definitivo celebrado entre a camara municipal e a companhia carris de ferro de Lisboa, ácerca da construcção, conservação e exploração de linhas ferreas n'esta cidade

Em 10 de abril de 1888 foi assignado este contrato, nos termos da escriptura lavrada no livro 17.º de escripturas da camara a folhas 11 v., sendo d'esse modo ratificado o contrato provisorio de



17 de setembro de 1887, o qual fôra aprovado pela assembleia geral da companhia na sessão de 15 de dezembro de 1887, continuada em 21 do mesmo mez, e aprovado pela camara municipal na sua sessão de 9 de fevereiro de 1888.

Nas sessões ordinarias da camara municipal de 8 de março e 11 de abril de 1888, foi approvada a postura e suas instrucções regulamentares, relativa ás dimensões dos rastos das rodas dos vehiculos de carga, e das dos denominados trens de carreira, e bem assim ao facto de algum vehiculo impedir o andamento de outros, que transitem sobre carris de ferro sómente, por ter menos andadura do que este, ou por outro motivo que não seja de força maior, conforme os editaes publicados em 13 de março e 16 de abril de 1888, ficando d'este modo satisfeita a condição 23.<sup>a</sup> d'aquelle contrato.

Em 10 de agosto foi aceita pela nossa companhia a proposta da camara municipal para a execução da condição 28.<sup>a</sup> do referido contrato, sendo adoptado que se estabelecesse um corpo de fiscalização unico sobre todas as empresas de viação com quem a camara tem contratos a este respeito, e cabendo á nossa companhia pagar annualmente por esse motivo a quantia de 975.000 réis.

Em 20 de dezembro foi intimada a companhia para responder á reclamação apresentada pela companhia de carruagens Ripert, no tribunal administrativo, contra a deliberação da camara municipal de Lisboa, que approvou aquelle contrato provisorio, celebrado em 17 de setembro de 1887, e igualmente contra a deliberação da mesma camara, que approvou a postura relativa á condição 23.<sup>a</sup> d'este mesmo contrato. A companhia respondeu em tempo á reclamação por intermedio do seu advogado, e o processo segue os seus termos no respectivo tribunal.

#### Novas linhas ferreas

Nos termos das condições 4.<sup>a</sup> e 5.<sup>a</sup>, e outras do referido contrato de 10 de abril, celebrado com a ex.<sup>ma</sup> camara municipal, submettemos opportunamente á sua approvação, em 22 de maio e 6 de agosto, os seguintes projectos de alterações nas nossas linhas ferreas actuaes, e os das novas linhas nas ruas já abertas á circulação:

Alterações nas linhas ferreas a que se refere a condição 4.<sup>a</sup>, n.<sup>os</sup> 1 e 2, do referido contrato.

**Linha c.** — Uma linha americana partindo do largo do Intendente pela rua dos Anjos até ás portas do Arco do Cego.

**Linha d.** — Uma linha no mesmo systema, em continuação da antecedente, partindo das ditas portas até ao Lumiar.

**Linha e.** — Uma linha americana, partindo das mesmas portas, e seguindo pela estrada da antiga circumvallação, até ás portas de S. Sebastião da Pedreira, e d'ahi a Bemfica pela respectiva estrada.

**Linha f.** — Outra linha americana, partindo da linha e, no largo de Santa Barbara, pela estrada de Sacavem até ao sitio do Azeiro.

**Linha g.** — Uma linha americana, partindo da mesma linha c. no largo da rua D. Estephania, por esta rua, pela de Gomes Freire e pelo lado occidental do campo dos Martyres da Patria até á travessa do Thorel.

**Linha i.** — Uma linha americana em continuação da que está construida até á Bica do Sapato, desde este ponto até o sitio do Poço do Bispo, pela respectiva estrada.

**Linha j.** — Uma linha americana pela rua do Instituto Industrial.

Todos estes projectos foram successivamente approvados pela comissão executiva da camara municipal, nas sessões de 28 de julho, 3 de outubro e 3 de dezembro de 1888, com pequenas modificações, que foram acceitas pela companhia.

Apresentámos á camara municipal, em 28 do corrente, o projecto da linha funicular de que trata a condição 4.<sup>a</sup> do contrato de 10 de abril, para substituir a actual linha americana na rua do Alecrim, largo de S. Roque, ruas de S. Pedro de Alcantara, de D. Pedro V, praça do Principe Real e rua da Escola Polytechnica, finalizando no largo do Rato; e aguardamos a sua approvação.

D'este modo, nos termos do referido contrato de 10 de abril, só resta submeter á approvação da camara os projectos das linhas ferreas nas ruas projectadas ou em construcção cujo praso de apresentação só é contado da data do aviso que para esse fim a camara municipal fizer á companhia, conforme o § 2.<sup>o</sup> da condição 5.<sup>a</sup>

Para occorrer aos encargos resultantes da construcção e exploração das linhas, cujos projectos se acham opprovados ou deverão sel-o em breve, e para adquirir os elementos necessarios a fim de desenvolver com mais largueza o serviço dentro das linhas actuaes, como é indispensavel, teremos que pedir aos srs. accionistas as prestações do capital em divida, ou teremos de recorrer temporariamente ao credito, conforme as circumstancias determinarem, até que, feita a reforma dos estatutos de que a assembleia da companhia se está occupando, possa definitivamente ser regulada a sua situação financeira.

#### Alvitres apresentados em assembleia geral e enviados á direcção

Examinámos detidamente em sessão da direcção e do conselho fiscal os assumptos a que se referem esses alvitres e deliberámos, por unanimidade, que se reduzisse o preço das carreiras de noite, sendo equiparado ao preço das carreiras de dia, desde 10 de maio, e que não era opportuno nem em parte possivel adoptar os mais alvitres propostos.

Na assembleia geral exporemos, se necessario fôr, as razões do nosso procedimento, porquanto é nas assembleias geraes onde, a nosso ver, devem ser tratadas as questões d'esta ordem.

#### Pendencia judicial

Segue os seus termos, no juizo da 2.<sup>a</sup> vara da comarca d'esta cidade, a nova acção contra a companhia de carruagens Ripert, por motivo do uso illicito que esta tem feito e continúa fazendo das linhas ferreas construidas e mantidas á custa d'esta companhia.

#### Tracção mechanica—Viação electrica

Continuaram as experiencias com o carro do systema Julien, começaram outras com o carro electrico construido segundo as indicações do distincto electricista M. Hermann, tendo sido ultimamente interrompidas pela necessidade de substituir alguns elementos que a industria nacional não pôde fornecer-nos.

Esperamos em breve poder continual as.

Confirmaram as nossas experiencias que o problema de viação electrica se acha resolvido sob o ponto de vista tecnico e de segurança para o publico, especialmente as que foram feitas com o carro do systema Hermann. Não podemos contudo ainda afirmar a sua resolução sob o ponto de vista economico, pelos motivos referidos pelo sr. Hermann, em seu relatorio, que junto publicamos. Esperamos porém que para esse fim não serão perdidas as novas experiencias e que d'ellas se poderá deduzir com exactidão o custo da tracção electrica por kilometro.

Dadas as nossas circumstancias, e quando não for possivel demonstrar com os elementos que temos adquirido a superioridade economica da tracção electrica, é nossa opinião que devemos aguardar os resultados das experiencias que estão fazendo diversas companhias de tramways na Europa e na America, confiados em que não serão perdidos tantos esforços, pois no fim do anno de 1887 trabalhavam em vinte e tres cidades de um e outro continente cento e dezenove carros electricos de diferentes systemas.

Debaixo do titulo de installações electricas temos incluído todas as vérbas despendidas com os elementos adquiridos para realisar as experiencias, na importancia de 14:411.151 réis.

#### Capital

O capital social é de 2.000.000.000 réis. Está emittida a primeira serie de 1.000.000.000 réis, e realisado capital na importancia de 600.000.000 réis (mappa n.<sup>o</sup> 1).

#### Movimento de acções

Registaram-se durante o anno 124 transferencias, sendo as acções transferidas por endosso 1:585, e por herança 77. Havia no fim do anno 312 accionistas, representando 698 votos (mappas n.<sup>os</sup> 4 e 16).

#### Fundo de reserva

E' actualmente o fundo de reserva na importancia de réis 84:000.000, isto é, 14 por cento do capital realisado.

#### Contas correntes

Devia a companhia, por saldo d'estas contas, no fim do anno, 135:558.835 réis, isto é, mais 7:580.061 réis do que no anno anterior.

Os novos elementos adquiridos para explorar com mais largueza as nossas linhas, representando, como explicaremos, despesas de primeiro estabelecimento ou de conta de capital, são a causa d'essa differença.

Os juros pagos pelas quantias tomadas a premio por meio de promissorias a seis mezes e a um anno de praso, e por meio de credito em conta corrente em um banco, á razão de 5 e 5 1/2 por cento, foram na importancia de 8:200.176 réis, observando que n'esta verba está incluída a quantia de 510.000 réis, ou 5 por cento sobre a importancia dos saldos dos depositos dos conductores e cocheiros, que em conformidade da resolução da assembleia geral de 16 de março de 1885, se levou a credito da caixa de soccorros (mappas n.<sup>os</sup> 1 e 2).

#### Juros e rendas adiantadas

Creou-se esta conta para n'ella se lançaram os juros e rendas que se pagarem adiantadas, sendo a sua importancia, em 31 de dezembro de 1888, de 2:054.161 réis.

#### Dividendos

Em conformidade do artigo 29.<sup>o</sup> dos estatutos, annunciámos no mez de agosto a distribuição de 2.400 réis por acção, ou 4 por cento do capital realisado por conta do dividendo annual.



Pagou-se durante o anno, por dividendos, a quantia de réis 35:996\$400, ficando por pagar, por não ter sido reclamada, a quantia de 2:430\$050 réis (mappas n.º 1 e 2).

#### Contribuições

Importaram as contribuições pagas na quantia de 4:950\$021 réis, isto é, mais 783\$970 réis do que no anno anterior, e a companhia ainda pagou á camara municipal de Lisboa, para conservação das ruas e da estrada onde estão assentes as suas vias ferreas, a quantia de 11:907\$061 réis, ou, mais 2:393\$290 réis do que no anno anterior.

#### Caixa

Existia em caixa, no fim do anno, a quantia de 5:905\$497 réis ou mais 4:165\$377 réis do que no anno anterior.

#### Gastos geraes

Importaram em 28:042\$857 réis, ou menos 1:074\$446 réis do que no anno anterior (mappa n.º 2 e desenvolvimento D).

#### Pessoal da companhia

Estavam ao serviço da companhia, no fim do anno, 829 empregados, e distribuidos pelas diversas secções, conforme o mappa n.º 15.

Havia, pois, mais 24 empregados do que no anno anterior.

(Continúa.)

### AVISOS DE SERVIÇO

#### COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Do Porto a Lisboa em 8 horas nos comboios rapidos 5\$000.

Bilhetes de ida e volta em 2.ª classe das estações comprehendidas entre Porto e Coimbra, ambas incluídas, para Lisboa por qualquer dos comboios ordinarios para assistir ás festas do Carnaval em Lisboa—Grande batalha das flores, espectaculos e bailes em todos os theatros, circo equestre, etc., etc.

Ida, nos dias 1 a 4—Volta, nos dias 2 a 11.

Condições.—Não se concedem meios bilhetes. Quanto ao mais, ficam em vigor as condições ordinarias.

Lisboa, 27 de fevereiro de 1889.

O DIRECTOR DA COMPANHIA

Pedro Ignacio Lopes

#### COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

#### AVISO AO PUBLICO

Venda de bilhetes para as estações das linhas de Lisboa a Torres Vedras e de Torres Vedras á Figueira da Foz, nas estações centraes de Lisboa, Rua Aurea n.ºs 262 a 270, Largo do Conde Barão n.ºs 28 e 30.

Desde 1 de março de 1889, estarão á disposição do publico bilhetes simples e de ida e volta para todas as estações das linhas de Lisboa a Torres Vedras e de Torres Vedras á Figueira da Foz, pelos preços e condições das tarifas em vigor, tanto desde a estação do Caes dos Soldados como desde a de Alcantara.

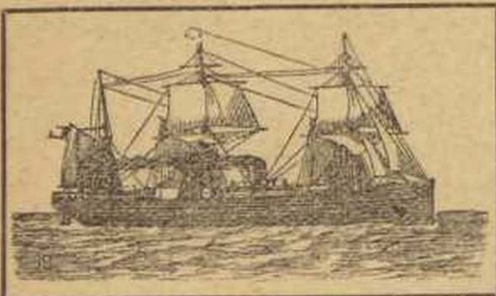
Egualmente se despacham as respectivas bagagens nas mesmas estações centraes, para as referidas linhas, sendo as sobretaxas de camionagem entre as centraes e as principaes as seguintes:

De 1 a 30 kilogrammas 50 réis; — de 31 a 60 kilogrammas 100 réis; — cada 10 kilogrammas a mais 15 réis; — por uma chapeleira 30 réis.

Lisboa, 18 de fevereiro de 1889.

O DIRECTOR DA COMPANHIA

Pedro Ignacio Lopes



## Compagnie Générale Transatlantique

Paquebots-Poste français

### CARREIRAS REGULARES MENSAES

PARA A

Madeira, as Antilhas (S. Thomas, S. Juan de Porto Rico, Puerto-Plata, Santo Domingo, Haïti, Jaemel)

a Guadelupa, Martinica e Colon-Panamá

Bem como para BORDEUS, SAINT-NAZAIRE e HAVRE

As salidas dos paquetes de Lisboa effectuam-se

Para a **Madeira** e as **Antilhas**, Em 13 de cada mez.

Para **Bordeus**, **Saint-Nazaire** e **Havre**, Em 7 de cada mez.

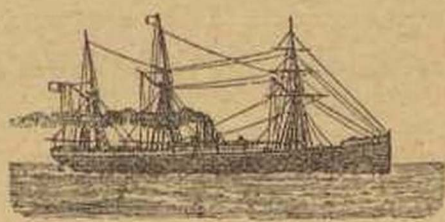
Para passagens e carga trata-se com os agentes em Portugal

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

10, Rua dos Fanqueiros, LISBOA

Os paquetes da Compagnie Générale Transatlantique são de primeira classe, possuem magnificas e numerosas accommodações para passageiros de 1.ª e 3.ª classe. Todos os paquetes levam medico a bordo.





## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 4 de março o paquete La Plata  
Para S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro,  
Montevideo e Buenos-Ayres

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

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

### AGENTES

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

**PORTO**  
**W. C. TAIT & C.<sup>a</sup>**  
23, Rua dos Ingleses, 23



## EMPRESA INSULANA DE NAVEGAÇÃO

CARREIRA A VAPOR PARA AS ILHAS DOS AÇORES E MADEIRA

No dia 5 de cada mez, ás 10 horas da manhã, para S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico, Fayal e Flores.

No dia 20 de cada mez, ás 10 horas da manhã, para a Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira e Fayal

LISBOA

O AGENTE

84, CAES DO SODRÉ 2.<sup>o</sup>

Germano Serrão Arnaud

## POZZOLANA DOS AÇORES

ou

CIMENTO HYDRAULICO

GERMANO SERRÃO ARNAUD

Lisboa — Caes do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>

Material approvado por todos os engenheiros, nacionaes e es, trangeiros, para obras hydraulicas, taes como: aqueductos, canno-tanques, muralhas, poços, doka, caes, canaes, etc., etc.

Tem sido empregado nas obras do arsenal de marinha, da companhia das aguas, caminhos de ferro portuguezes, alfandega de Porto, barras da Figueira e S. João da Foz, pontes em Abrantes e na Regua, e de muitas outras de vulto como aterro da Boa Vista em Lisboa, doka de Ponta Delgada, na ilha de S. Miguel, e enca-namento do rio Alviella.

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

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

AFFIXAÇÃO DE ANNUNCIOS

### PREÇOS

50 por 50 centímetros .... 1\$000

1 metro por 50 centim..... 1\$500

2 metros por 1 metro..... 2\$500

Rocio. Arco do Bandeira, 229

LISBOA

## MATERIAES DE CONSTRUÇÃO

Nos armazens de J. LINO se encontra o mais completo sortimento dos artigos necessarios á construcção urbana taes como:

Madeiras de todas as qualidades.  
Vigamentos.  
Taboados.  
Barrotames.  
Portas feitas.  
Soalhos aparelhados.  
Parquets nacionaes e estrangeiros.  
Madeiras para marcenaria.  
Madeiras para carruagens.  
Molduras para guarnecimentos.  
Recortes de madeiras.  
Fasquiados, etc., etc., etc.  
Utensilios para obras.  
Material ceramico.  
Tubos de grés da melhor qualidade.  
Cimento de Portland.

Pozzolana dos Açores.  
Tijolos de todas as dimensões.  
Tijolos refractarios ingleses.  
Barros refractarios, idem.  
Ladrilhos de mosaicos nacionaes e estrangeiros.  
Azulejos brancos e de cores.  
Vazos e balaustres para platibandas.  
Telha franceza legitima das melhores fabricas de Marseilha.  
Placas esmaltadas para numeração.  
Ornatos em zinco.  
Feltro asphaltado.  
Pregaria d'arame.

Além de todos os referidos artigos, para facilitar aos srs. proprietarios e architectos a aquisição de quaesquer outros materiaes de que necessitem para suas obras, J. LINO encarrega-se de os fornecer com a maior promptidão e nas melhores condições possiveis, podendo para esse fim dirigir-se pelo correio a J. LINO, rua nova do Caes do Tojo, 35, ou pelo telegrapho a

LINO — LISBOA



## Gregorio Manterola

S. Sebastião — HESPAÑA

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**

**Boccas de rega e incendio**

e todo o demais material para abastecimento d'aguas.

**Motores a vapor e hydraulicos. Machinas industriaes e agricolas**

Bombas eapparehos elevadores de agua, para abastecimento de povoações, rega, e usos industriaes

**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.*

## AUGUST BLUMENTHAL - HAMBURGO

### VAPORES DIRECTOS

ENTRE

*Hamburgo e Lisboa, Porto, Vigo, Coruña, Gijon, Santander, Bilbao, S. Sebastian, Passages, Cadiz, Sevilla, Malaga, Almeria, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona e Barcelona*

**Expedições para Gibraltar**

Por via de LONDRES

Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Hespanha

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS

DA

**COMPANHIA HAMBURGUEZA--SUL-AMERICANA**

Nos dias 4, 18 e 25 de cada mez

**FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO**

E AS

**ESTAÇÕES DOS CAMINHOS DE FERRO**

EM

*Coimbra, Porto, Elvas, Badajoz, Valencia d'Alcantara, Cáceres, Plasencia, Navalmoral, Talavera de la Reina e Madrid*

**AGENTES**

EM LISBOA

**Ernesto George**

R. do Ferregial de Cima, 2

EM MADRID

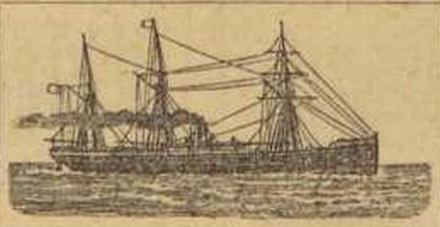
**Cezar Fereal**

Calle de la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

**August Blumenthal - HAMBURGO**

## Chargeurs Réunis



## Chargeurs Réunis

**COMPANHIA FRANCEZA DE NAVEGAÇÃO**

PARA O

**BRAZIL, PERNAMBUCO, BAHIA, RIO DE JANEIRO E SANTOS**

Sahidas de Lisboa a 2, 12 e 22 de cada mez

PELOS PAQUETES

Ville do Maranhão  
" de Pernambuco  
" de Maceió

Ville de Ceará  
" da Bahia  
" de Santos

Saidas do Rio de Janeiro para Lisboa a 5 de cada mez

PREÇO DAS PASSAGENS

		1.ª classe		3.ª classe	
		Ida	Ida e volta	Ida	Ida e volta
Pernambuco.....	Réis	70\$000	105\$000	36\$000	54\$000
Bahia.....	"	75\$000	112\$000	36\$000	54\$000
Rio de Janeiro.....	"	80\$000	120\$000	40\$000	60\$400
Santos.....	"	80\$000	120\$000	40\$000	60\$600

Para informações dirigir-se aos agentes

LARGO DO PELOURINHO, 19, 1.º

**F. Garay & C.ª**

Estes vapores tem magnificas accomodações para passageiros. O preço das passagens comprehende vinho de mesa para as duas classes, tem creado portuguez, creada de quarto, e medico, cujo serviço é gratuito.

Os paquetes são de boa marcha e entram no porto de Pernambuco.



CANALISAÇÕES  
PARA  
ÁGUA, GAZ E ESGOTOS

Tubos de ferro para as mesmas  
FUNDIDOS EM RAMPA E AO ALTO

A empresa industrial portugueza, proprietaria da fundição em Santo Amaro, tem sempre promptos a entregar tubos de bocca e cordão e peças de ligação para os mesmos, das dimensões constantes dos mappas seguintes; entregando-os envernizados ou não á vontade do comprador.

Encarrega-se também do assentamento de tubagens; tendo já sido confiada ás suas officinas a execução de canalisações importantes, entre outras o esgoto da penitenciaria de Lisboa na extensão de cerca de 4.000 metros de 0<sup>m</sup>,30 de diametro.

## DIMENSÕES DOS TUBOS

Tubos fundidos em rampa				Tubos fundidos ao alto			
DIAMETRO INTERNO		COMPRIMENTO		DIAMETRO INTERNO		COMPRIMENTO	
POLEGADAS	METROS	TOTAL	UTIL	POLEGADAS	METROS	TOTAL	UTIL
1 1/2	0,038	1,880	1,825	4	0,100	2,750	2,670
2	0,050	2,000	1,940	5	0,125	2,750	2,660
2 1/2	0,062	2,750	2,685	6	0,150	3,100	3,000
3	0,075	2,750	2,680	7	0,175	3,100	3,000
3 1/4	0,080	2,400	2,330	8	0,200	3,100	3,000
4	0,100	2,750	2,670	10	0,250	3,100	3,000
5	0,125	2,750	2,660	12	0,300	3,100	3,000

É a fundição em Santo Amaro a unica que em Portugal tem a instalação necessaria para fundir tubos ao alto; os tubos de 3 metros dão a vantagem de enorme economia de juntas ao serem empregados em canalisações. Todos os tubos são garantidos por uma pressão de 10 atmospheras. Os preços correntes fornecem-se a quem os solicitar, assim como os esclarecimentos de preços, dirigindo os pedidos á

Empreza Industrial Portuguesa

*Santo Amaro, LISBOA*

## Fabrica na Trafaria

# DYNAMITE

PREÇOS Dynamite n.º 1, cada kilogramma .....	850 réis
» » » 3, » » .....	450 »
Capsulas, a caixa de 100: S 460 réis — D 700 réis — T 900 réis.	
Mecha ou Rastilho, preços conforme a qualidade.	

AGENTES EM LISBOA: Lima Mayer & Filhos, R. da Prata, 59, 1.º — AGENTE NO PORTO: D. Mat<sup>s</sup> Feuerheer Junior & C.<sup>ª</sup>; R. Belmone



# COMPANHIA DO FREIO DE VACUO

Direcção Geral:—32, Queen Victoria Street—Londres

**MEDALHAS DE OURO**

*Exposição Universal de Paris, 1878—Exposição Internacional de Londres, 1885*

Freios de vacuo continuos, automaticos e não automaticos  
para caminhos de ferro e trens americanos a vapor

Construção simples — Acção energica — Conservação facil

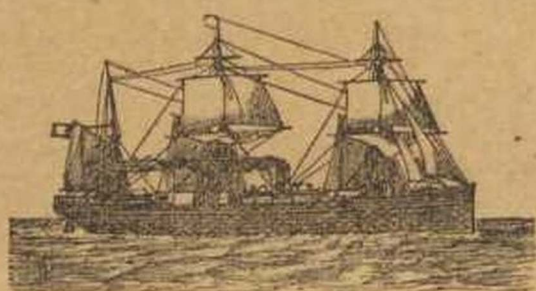
105:000 applicações até fim de 1887 em Inglaterra, no continente, Indias, America do sul, colonias, etc.

AGENCIA GERAL PARA HESPAÑA E PORTUGAL—156 Boulevard Margenta—PARIS

**Agencias**

Vienna I. Lothringerstrasse.  
St.-Petersbourgo, 21, Gd Italienskaja.  
Berlin, Alt Moabit,  
Forença, 21, Via Cavour.

Buenos-Ayres, Corredor de Bolae.  
Buckarest, 78, Strada Polona.  
Melbourne, 14, Macket Buildings  
Sydney, 15, Bond Street.



## Carreira Regular de Vapores

ENTRE

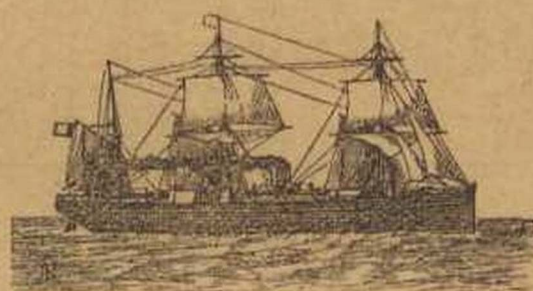
**Lisboa e Bordeus**

Servida pelos vapores

Kolga.....	capitão	Appelgren
Corfitz Beckfriis.....	»	Khysell
Trelleborg.....	»	Pettersson
Gustalf Tilberg.....	»	Axelsen
Pollux.....	»	Westerberg
Castor.....	»	Mastson

**AGENTES**

Henry Burnay & C.<sup>a</sup>—**Lisboa**  
Prytz & C.<sup>a</sup>—**Bordeus**



## EMPRESA AFRICANA

DE

NAVEGAÇÃO A VAPOR

**CARREIRA REGULAR**

ENTRE

**LISBOA e os portos da AFRICA OCCIDENTAL**

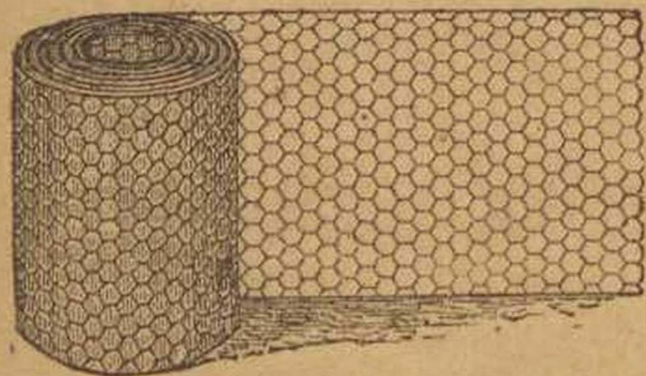
Sahirá brevemente o vapor que partirá para  
S. Thomé, Principe, Ambriz, Loanda, Novo Redondo,  
Benguella e Mossamedes

Os AGENTES

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

10, RUA DOS FANQUEIROS, LISBOA.

**CASA FUNDADA EM 1854**



## FRANCISCO RIVIERE

BARCELONA E MADRID

Officinas em SAN MARTIN DE PROVENSALS (Barcelona)

**MANUFACTURA DE TECIDOS METALLICOS**

Chapas perfuradas e seda para peneiros

**ESPECIALIDADES:** Tecidos extrafortes 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 peneiro, por grosso.

*Pedir catalogos e preços correntes aos escriptorios*

**BARCELONA, Ronda de San Pedro, n.º 60 — Calle del Prado, 2, MADRID**



## PEQUENA VELOCIDADE

# Tarifa Especial N.º 5

## COMBUSTIVEIS MINERAES — ADUBOS E ESTRUMES MATERIAES DE CONSTRUÇÃO

- 1.ª Cathegoria . . { Alcatrão, asphalto, betumes, breu, cimento  
(em sacco ou barris), fundição ordinaria, gesso  
(em sacco ou barris), e pregos em ceiras.
- 2.ª Cathegoria . . Carvão vegetal, coke.
- 3.ª Cathegoria . . { Ardosa, briquetes, cantaria em bruto (que o  
peso de cada uma não exceda 500 kilos), carvão de  
pedra de qualquer natureza, ferro em bruto ou  
em barras, pedra britada, pedra de alve-  
naria, telha ordinaria e tijollo.
- 4.ª Cathegoria . . { Areia, barro, cinzas, entulho, estrumes, ges-  
so para adubo, guano, pozzolana e terra  
vegetal.

		1.ª cathegoria	2.ª cathegoria	3.ª cathegoria	4.ª cathegoria
		Réis	Réis	Réis	Réis
De 50 a 100 kilo- metros . . . . .	Preço por tonelada e por kilometro . . . . .	\$021	\$016	\$014	\$012
	Sem que a taxa possa ser superior a . . . . .	1\$800	1\$500	1\$300	1\$100
De 101 a 200 ki- lometros . . . . .	Preço por tonelada e por kilometro . . . . .	\$018	\$015	\$013	\$011
	Sem que a taxa possa ser superior a . . . . .	3\$200	2\$800	2\$400	2\$000
De 200 kilometros para cima . . . . .	Preço por tonelada e por kilometro . . . . .	\$016	\$014	\$012	\$010

**Preço especial por tonelada:** para os transportes de pedra de cantaria por wagon completo de 8:000 kilos ou pagando como tal.

**De Cantanhede a Luso** { Despezas accessorias comprehendidas } **Réis 600**  
carga e descarga feita pelos expedidores.



## CONDIÇÕES GERAES

As mercadorias designadas na 1.<sup>a</sup> cathegoria e o ferro em barras serão recebidas por expedições cujo pezo não seja inferior a 500 kilogrammas, ou pagando como tal; os excedentes do peso acima de 500 kilogrammas, serão taxados por fracções indivisiveis de 10 kilogrammas.

As mercadorias designadas na 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> cathegorias (exceptuando o ferro em barras) serão recebidas sómente por wagons completos de 6:000 kilogrammas ou pagando como tal.

As mercadorias designadas na 4.<sup>a</sup> cathegoria serão recebidas sómente por wagon completo de 8:000 kilogrammas ou pagando como tal.

Os excedentes dos pesos acima, de 6:000 kilogrammas para a 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> cathegorias, e de 8:000 kilogrammas para a 4.<sup>a</sup> serão taxados por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas.

As expedições cujo trajecto for inferior a 50 kilometros, poderão, para os effeitos da presente tarifa, ser taxados por 50 kilometros.

Além dos preços supra indicados cobrar-se-hão as despesas accessorias na razão de 400 réis por tonelada.

A Companhia reserva-se o direito de exceder a 6 dias os prazos regulamentares para a duração dos transportes effectuados nas condições da presente tarifa, sem que reclamação alguma lhe possa ser feita por esse facto.

A companhia não responde por perdas ou avarias de transito.

A applicação da presente tarifa especial fica sujeita ás condições da tarifa geral da Companhia, em tudo que não fôr contrario ás condições e disposições particulares que precedem.

A presente tarifa annulla e substitue a tarifa especial n.º 5 de 30 de Junho de 1888.

Lisboa, 28 de Fevereiro de 1889.

O ENGENHEIRO DIRECTOR DA COMPANHIA

*Conde de Gouvêa.*



## COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE TORRES NOVAS A ALCANENA

## Aviso ao publico

Brevemente será aberta a exploração a linha d'esta Companhia, cujos preços de transporte e principaes condições são como segue:

Das estações de TORRES-NOVAS na linha de Leste ÀS SEGUINTEs ou vice-versa	Distancias kilomé- tricas	PASSAGEIROS COM BILHETES :						BAGAGENS E RECOVA- GENS	CÃES	GADO		CARRUA- GENS	MERCADORIAS	
		Ordinarios		Especiaes						Vacum, cavallos, etc.	Lanar, vitel- los, etc.		Remessas de peso	
				Directos		Ida e volta							Até 200 kilg.	Demais de 200 kilg.
		1. <sup>a</sup> cl.	2. <sup>a</sup> cl.	1. <sup>a</sup> cl.	2. <sup>a</sup> cl.	1. <sup>a</sup> cl.	2. <sup>a</sup> cl.	Cada 10 ki- logrammas	Cada um	Por ca- beça	Por ca- beça	Cada uma	Cada 10 kilg.	Cada 10 kilg.
Riachos . . . . .	2	40	30	-	-	-	-	7,15	8	200,00	20	-	2,86	2,00
T. Novas (Villa) . . . . .	7	120	80	100	80	160	120	50,00	28	700,00	70	2.000	10,00	7,00
Bella-Vista . . . . .	9	160	110	-	-	-	-	30,69	36	531,81	90	-	6,14	4,10
Ribeira Branca . . . . .	11	190	130	-	-	-	-	37,51	44	649,99	110	-	7,50	5,01
Zibreira . . . . .	15	260	180	-	-	-	-	51,15	60	896,25	150	-	10,23	6,83
Alcanena . . . . .	22	380	260	300	200	480	320	75,02	88	1.299,98	220	3.500	15,00	10,00
Minimum de percepção	-	40	30	-	-	-	-	100,00	50	700,00	70	2.000	50	50

## Comunicações telephonicas

Será permittido o uso da rede telephonica da Companhia para serviços particulares, mediante o pagamento das seguintes taxas:

Comunicação escripta.....	Por expedição.....	100 réis
	» cada palavra.....	20 »
Comunicação verbal .....	Pelos primeiros cinco minutos empregados ...	200 »
	Por cada cinco minutos além dos anteriores...	100 »

## Principaes condições

Vender-se-hão meios bilhetes em conformidade com as condições geraes e sobre os preços ordinarios.

Os preços fixados para os bilhetes especiaes, directos ou de ida e volta, podem ser alterados quando assim convenha á Companhia.

Toda a cobrança de fracções de dez réis será arredondada para os dez réis superiores.

Nos preços indicados para os transportes de grande e pequena velocidade, comprehendem-se os direitos de carga e descarga nas estações da linha, operações que ficam a cargo e de conta d'esta Companhia.

Além dos preços que constam da tabella supra, cobrar-se-hão os direitos de guia e registro e de sello, como segue:

Em cada expedição de grande ou pequena velocidade .....	40 réis
» » » » bagagens ou cães.....	30 »

Além dos transportes mencionados na referida tabella, acceitar-se-hão tambem para tal fim, as expedições de objectos de arte, diâmetro e valores, bem como as requisições de comboios especiaes, regulando se tudo pelos preços da tarifa geral affixada ao publico nos logares do costume, e na qual constam os demais preços de transporte entre as estações.

Para todas as demais condições vejam-se as tarifas da Companhia.

Torres Novas, Fevereiro de 1883.



COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

PEQUENA VELOCIDADE

# Tarifa Especial N.º 3

## MADEIRAS EM BRUTO OU SERRADAS E LENHAS

Das estações seguintes á Figueira e vice-versa	Distâncias kilométricas	Preço por tonelada comprehendida as despesas accessórias	Das estações seguintes á da Pampilhosa	Distâncias kilométricas	Preço por tonelada comprehendida as despesas accessórias	Das estações seguintes á de Villar Formoso	Distâncias kilométricas	Preço por tonelada comprehendida as despesas accessórias
Montemór....	16	420	Alhadas.....	39	800	Figueira.....	253	3\$200
Arazede.....	27	620	S. <sup>ta</sup> Comba Dão	36	750	Montemór....	237	3\$000
Luzo.....	60	1\$000	Carregal do Sal	48	900	Pampilhosa...	202	2\$800
S. <sup>ta</sup> Comba Dão	86	1\$100	Nellas.....	67	1\$100	Mortagua...	179	2\$650
Carregal do Sal	98	1\$400	Celorico.....	118	1\$700	S. <sup>ta</sup> Comba Dão	167	2\$500
Nellas.....	118	1\$600	Guarda.....	156	2\$200	Nellas.....	135	2\$200
Celorico.....	168	2\$300				Celorico.....	85	1\$800
Guarda.....	207	2\$900	De Montemor ás seguintes					
			Luzo.....	44	900			

### CONDIÇÕES GERAES

1.ª As madeiras procedentes das estações intermedias não comprehendidas na presente tarifa, disfructarão o beneficio da sua applicação, como se procedessem da estação anterior, n'ella comprehendida, sempre que o expedidor assim o prefira e da sua applicação não resulte um preço superior ao da tarifa geral.

2.ª A lenha será recebida sómente por wagon completo de 6:000 kilos ou pagando como tal.

3.ª As madeiras cujo comprimento não exceder 6,50 metros, serão recebidas sómente por wagon completo de 8:000 kilos ou pagando como tal.

As que excederem em comprimento 6,50 metros não sendo este comtudo superior a 13 metros, serão recebidas por expedições de 10:000 kilos ou pagando como tal.

4.ª Os excedentes do peso acima de 6:000, 8:000 e 10:000 kilos serão taxados por fracções indivisiveis de 100 kilos.



5.<sup>a</sup> Os expedidores e destinatarios terão de fazer á sua custa as operações de carga e descarga. Para cada uma d'estas operações a Companhia concede um praso de 24 horas, que será contado a partir do momento em que os wagons forem postos pela estação á disposição dos interessados.

6.<sup>a</sup> Quando a carga e descarga não fôr effectuada no praso fixo, a Companhia reserve-se o direito de a fazer á sua custa, ou de conservar os wagons á disposição, segundo entender, percebendo no primeiro caso 100 réis por tonelada e por operação de carga ou descarga, e no segundo 1\$000 réis de estacionamento diario por cada wagon.

7.<sup>a</sup> A Companhia reserva-se o direito de exceder a 6 dias os prazos regulamentares para a duração dos transportes effectuados nas condições da presente tarifa, sem que por isso reclamação alguma possa ser feita.

8.<sup>a</sup> A Companhia não responde por perdas ou avarias de transito.

9.<sup>a</sup> A applicação da presente fica sujeita ás condições da tarifa geral em tudo que não fôr contrario ás condições e disposições particulares que precedem.

A presente tarifa annulla a tarifa especial n.<sup>o</sup> 3 de 30 de Junho de 1888.

Lisboa, 28 de Fevereiro de 1889.

O ENGENHEIRO DIRECTOR DA COMPANHIA

*Conde de Gouvêa.*



COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

PEQUENA VELOCIDADE

TARIFA ESPECIAL N.º 2

CAL EM PEDRA (A GRANEL) SEM RESPONSABILIDADE

*Por wagon completo de 6:000 kilos ou pagando como tal*

PREÇO POR TONELADA E POR KILOMETRO, NÃO COMPREHENDIDAS  
AS DESPEZAS ACCESSORIAS

De 50 a 100 kilometros. .	15 réis sem que a taxa seja superior a 1\$300 réis.	} Por tonelada
De 101 a 150 kilometros. .	13 réis sem que a taxa seja superior a 1\$650 réis.	
De 151 para cima . . . . .	11 réis.	

Os preços d'esta tarifa são applicados sómente ás remessas expedidas da Figueira e das estações comprehendidas entre Figueira e Pampilhosa inclusivè, com destino a qualquer estação da linha.

As remessas expedidas sobre um percurso menor de que 50 kilometros poderão gozar dos preços reduzidos d'esta tarifa, pagando por 50 kilometros.

PREÇOS ESPECIAES POR TONELADA

De Figueira da Foz á Pampilhosa (Em transito á consignação de qualquer estação da linha do Norte) não comprehendidas as despezas accessorias . . . . .	650 réis
De Arazede e Cantanhede a Luzo, despezas accessorias comprehendidas . . . . .	700 »

CONDIÇÕES GÉRAES

As remessas serão recebidas sómente por wagons completos ou pagando como tal. Os excedentes do peso acima de 6:000 kilos por wagon serão taxados por fracções indivisiveis de 100 kilos.



Os expedidores e destinatarios terão de fazer á sua custa as operações de carga e descarga, e por consequencia as despesas accessorias são reduzidas a 200 réis por tonelada para estas remessas.

Para cada uma d'estas operações é concedido um praso de 24 horas que será contado a partir do momento em que os wagons forem postos, pela estação, á disposição dos interessados.

Quândo a carga ou descarga não fôr effectuada no praso fixo, a Companhia reserva-se o direito de a fazer á sua custa ou de conservar os wagons á disposição, segundo entender, percebendo no primeiro caso 100 réis por tonelada e por operação de carga ou descarga, e no segundo 1\$000 réis de estacionamento diario por cada wagon.

A Companhia reserva-se o direito de exceder a 6 dias o praso regulamentar para a duração dos transportes effectuados nas condições da presente tarifa, sem que por isso reclamação alguma possa ser feita.

A Companhia não responde por perdas ou avarias de transito, taes como por exemplo, as que resultam da chuva, e não acceita as remessas de cal senão com a condição dos wagons serem cobertos com encerados ao cuidado dos expedidores, que os deverão fornecer, marcados com as suas iniciaes e com o nome da estação de partida: o transporte d'estes encerados para a estação de partida será franco.

A applicação d'esta tarifa especial fica sujeita ás condições da tarifa geral da Companhia em tudo que não fôr contrario ás condições e disposições particulares, que precedem.

Fica pela presente annullada e substituida a tarifa especial N.º 2 de 30 de junho de 1888.

Lisboa 28 de Fevereiro de 1889.

O Engenheiro Director da Companhia

*Conde de Gouvêa.*



# CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

Serviço combinado com as Companhias dos Caminhos de Ferro de Salamanca á fronteira de Portugal, Medina del Campo  
Norte de Hespanha, Meio-Dia de França e de Orléans

## TARIFA GERAL COMBINADA (P. E. F. N.º 1)—GRANDE VELOCIDADE

(Tarifas internacionaes n.ºs 6 e 6 bis do Norte de Hespanha e n.º 10 da Companhia do Meio-Dia de França)

PARA O TRANSPORTE DE

## PASSAGEIROS, BAGAGENS E CÃES

De PORTUGAL para FRANÇA ou vice-versa

(VIA BARCA D'ALVA-MEDINA)

DESDE 1 DE FEVEREIRO DE 1889

## PASSAGEIROS

### PREÇOS DOS BILHETES

Estações de procedencia   destino ou vice-versa		De Portugal para França			De França para Portugal		
		Preços em réis			Preços em francos		
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Porto .....	Bayonna.....	17\$970	13\$580	8\$560	99,80	75,45	47,60
	Bordeus.....	22\$330	16\$850	10\$970	124,20	93,70	61,05
	Paris.....	35\$290	26\$570	18\$080	196,25	147,75	100,70
Barca d'Alva...	Bayonna.....	14\$200	10\$640	6\$450	78,75	59,05	35,90
	Bordeus.....	18\$560	13\$920	8\$860	103,15	77,30	49,35
	Paris.....	31\$520	23\$640	15\$970	175,20	131,35	89,00

## BAGAGENS E CÃES

### PREÇOS DOS EXCESSOS DE BAGAGENS E CÃES

## DE PORTUGAL PARA FRANÇA

Estações de Procedencia   Destino		EXCESSOS DE BAGAGENS												Cães — Por cabeça
		De 0 a 5 kilogrammas	Mais de 5 a 10 kilogrammas	Mais de 10 a 20 kilogrammas	Mais de 20 a 30 kilogrammas	Mais de 30 a 40 kilogrammas	Mais de 40 a 50 kilogrammas	Mais de 50 a 60 kilogrammas	Mais de 60 a 70 kilogrammas	Mais de 70 a 80 kilogrammas	Mais de 80 a 90 kilogrammas	Mais de 90 a 100 kilogrammas	Passando de 100 cada 10 kilog.	
Porto .....	Bayonna.	RÉIS	RÉIS	RÉIS	RÉIS	RÉIS	RÉIS	RÉIS	RÉIS	RÉIS	RÉIS	RÉIS	RÉIS	RÉIS
	Bordeus..	1\$820	1\$820	3\$570	5\$280	7\$120	8\$750	9\$400	10\$640	12\$210	13\$640	15\$070	1\$432,8	3\$796,2
	Paris....	1\$870	1\$980	3\$950	5\$870	7\$910	9\$530	10\$330	11\$730	13\$460	15\$040	16\$640	1\$587,6	4\$446
Barca d'Alva...	Bayonna.	2\$150	2\$540	5\$110	7\$600	10\$220	11\$870	13\$130	15\$000	17\$190	19\$250	21\$300	2\$055,6	6\$393,6
	Bordeus..	1\$600	1\$600	3\$120	4\$610	6\$220	7\$700	8\$210	9\$320	10\$750	12\$040	13\$320	1\$288,8	3\$157,2
	Paris....	1\$640	1\$750	3\$500	5\$190	7\$010	8\$480	9\$140	10\$410	12\$000	13\$440	14\$890	1\$443,6	3\$807,0
Barca d'Alva...	Bayonna.	1\$920	2\$320	4\$660	6\$920	9\$320	10\$820	11\$940	13\$680	15\$730	17\$640	19\$550	1\$911,6	5\$754,6
	Bordeus..													
	Paris....													

## DE FRANÇA PARA PORTUGAL

		FRANCOS	FRANCOS	FRANCOS	FRANCOS	FRANCOS	FRANCOS	FRANCOS	FRANCOS	FRANCOS	FRANCOS	FRANCOS	FRANCOS	FRANCOS
Paris ....	Porto.....	11,90	14,15	28,30	42,20	56,70	65,85	72,90	83,30	95,45	106,80	118,25	11,41	35,50
	Barca d'Alva.	10,65	12,90	25,80	38,40	51,70	60,00	66,30	75,85	87,25	97,80	108,40	10,61	31,95
Bordeus..	Porto.....	10,35	11,00	21,90	32,60	43,85	52,90	57,35	65,15	74,70	83,50	92,35	8,82	24,70
	Barca d'Alva.	9,10	9,75	19,40	28,80	38,85	47,05	50,75	57,70	66,50	74,50	82,50	8,02	21,15
Bayonna.	Porto.....	10,10	10,70	19,75	29,30	39,50	48,50	52,10	59,05	67,75	75,65	83,65	7,94	21,08
	Barca d'Alva.	8,85	8,85	17,25	25,50	34,50	42,65	45,50	51,60	59,55	66,65	73,80	7,14	17,53



Os expedidores  
carga, e por c  
para estas rem  
Para cada  
a partir do m  
ressados.

## CONDIÇÕES

As menores de 3 annos nada pagam, indo ao collo das pessoas que as conduzam. As de 3 a 7 annos pagarão nas linhas francezas, quando viagem duas creanças n'um mesmo compartimento, não poderão occupar o lugar. As creanças maiores de 7 annos pagarão bilhete inteiro. Os passageiros portadores de bilhete inteiro terão direito, nas linhas portuguezas, hespanholas e francezas, ao transporte de 30 kilogrammas de bagagem, e as creanças portadoras de meio bilhete terão direito ao transporte gratuito de 15 kilogrammas. Os excedentes d'este peso serão taxados em conformidade com o quadro acima.

3.<sup>a</sup>—Além dos preços fixados na presente tarifa, cobrar-se-hão mais:

### PARA A ADMINISTRAÇÃO PORTUGUEZA

(a)—Um direito fixo de 20 réis por cada expedição de bagagens ou cães procedente d'uma estação portugueza, a titulo de direito de guia e registro.

(b)—O imposto de sello em Portugal—10 réis por cada expedição de bagagens ou cães.

### PARA AS COMPANHIAS HESPANHOLAS

Os preços fixados na presente tarifa para o transporte de passageiros, cães e bagagens que pesem até 100 kilogrammas, comprehende os impostos para o governo hespanhol, segundo o disposto na Lei de 26 de dezembro de 1872.

Nas expedições de bagagem superiores a 100 kilogrammas cobrar-se-ha, além dos preços da presente tarifa, pelo percurso nas linhas hespanholas:

(c)—Um direito de registro fixado como segue:

RÉIS	
000	quando a taxa não seja superior a 450 réis.
35	» » » seja de 451 a 1\$125 »
70	» » » » 1\$126 a 2\$250 »
135	» » » » 2\$251 a 4\$500 »
135	por cada fracção indivisivel de 4\$500 réis.

### PARA AS COMPANHIAS FRANCEZAS

(d)—Um direito fixo de réis 18 (francos 0,10<sup>o</sup>) por cada expedição de bagagem ou cães, a titulo de direito de registro.

(e)—Um direito fixo de réis 18 (francos 0,10<sup>o</sup>) pelo transporte de passageiros, bagagens e cães, quando, no percurso das linhas francezas, a taxa total seja superior a 1\$800 réis (10 francos).

4.<sup>a</sup>—O praso para se effectuar a viagem é fixado do seguinte modo:

Do Porto ou Barca d'Alva a	Bayonna...	6	} não incluindo o dia da partida
	Bordeus... ou vice-versa	8	
	Paris.....	10	

Os passageiros destinados a Bordeus terão a faculdade de se demorarem em Bayonna, e os destinados a Paris, em Bayonna e Bordeus.

Da mesma fôrma, os procedentes de Paris terão a faculdade de se demorarem em Bordeus e Bayonna.

Quando um passageiro se detenha em qualquer dos pontos indicados, terá o direito de receber as suas bagagens e cães n'esse ponto, contanto que no acto da expedição as tenha registrado para ali.

5.<sup>a</sup>—As operações de transito nas alfandegas das fronteiras de Barca d'Alva, Fregeneda e Yrum-Hendaya para as bagagens dos passageiros que viagem directamente de Portugal para França ou vice-versa, serão feitas gratuitamente pelas Agencias das Administrações combinadas.

6.<sup>a</sup>—Ficam em vigor todas as demais condições das tarifas geraes de cada uma das linhas combinadas, em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

Porto, 9 de Janeiro de 1889.

● Engenheiro-Director,

Augusto Cezar Justino Teixeira.