

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

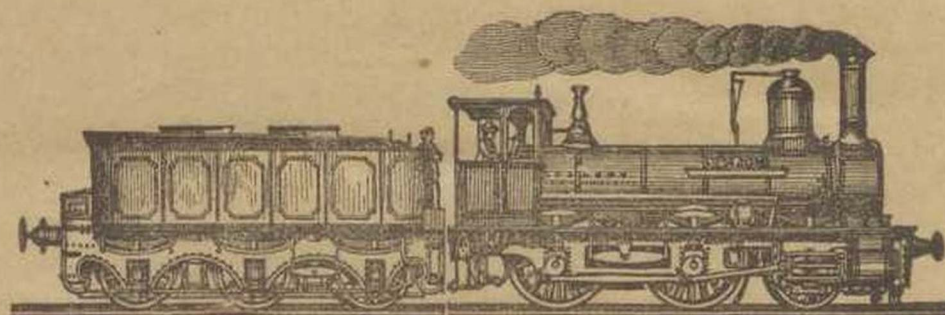
PROPRIETARIO DIRECTOR — *L. de Mendonça e Costa*

ENGENHEIRO CONSULTOR — *C. Xavier Cordeiro*

PUBLICAÇÃO QUINZENAL

COM A QUAL SÃO DISTRIBUIDAS AS EDIÇÕES OFFICIAES DE TODAS AS TARIFAS DE TRANSPORTE DAS LINHAS FERREAS PORTUGUEZAS
POR CONTRACTOS ESPECIAES COM AS DIRECCÕES RESPECTIVAS

2.º ANNO



1889

REDACÇÕES

18 — CONDE BARÃO — 18
LISBOA

33 — PRECIADOS — 33
MADRID

LISBOA

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO DE PORTUGAL

41 — RUA IVENS — 41

1890

Indice dos assumptos publicados no segundo anno

	PAG.		PAG.		PAG.
A' America em comboio.....	364	Caminho de ferro de Valle do Zafan..	314	Estação Central de S. Bento, no Porto.	266
Abertura do ramal de Cascaes.....	278	Caminho de ferro na China.....	315	Estação Central do Rocio.....	214
Abertura (A) do Simplon.....	267	Caminho de ferro (O) Tramway da		Estação de Mafra.....	346
Acertada resolução.....	282	Exposição.....	90	Estação de S. Lazaro.....	107
Acquisição de linha ferrea.....	58	Caminhos de ferro (Os) aereos de		Estação maior do mundo.....	315
A França por Canfranc.....	20	New-York.....	154	Estado Belga (O).....	23, 74
Agua das Pedras Salgadas.....	74	Caminhos de ferro Africanos de Louren-		Estado (O), o publico, e as companhias	298
Alcoy (De) a Gandia.....	154	ço Marques á fronteira do Transvaal.		Estados-Unidos.....	347
Alfândega do Porto (Da) a Campanhã.	53	177, 203.....	241	Estatística.....	26
Algarve.....	10	Caminhos de ferro allemães.....	263, 314	Estomago (O) de Paris.....	231
Algeciras (De) a Bobadilla.....	347	Caminhos de ferro de Almansa a Va-		Estribos automaticos.....	75
Alges (De) a Louzã.....	138	lencia e Tarragona.....	122	Expedição (Uma) colossal de mercado-	
Algumas palavras sobre a tracção me-		Caminhos de ferro de Medina del		rias.....	94
chanica.....	113, 129, 146	Campo a Zamora e de Orense a Vigo..	139	Experiencias atmosfericas na Torre	
Alicante (De) a Villagoyosa.....	378	Caminhos de ferro economicos belgas.	74	Eiffel.....	90
Almansa a Valencia e Tarragona.....	378	Caminhos de ferro (Os) na Exposição.	311	Experiencias do freio de vacuo auto-	
Annexos (Os) da Central do Rocio.....	183	Caminhos de ferro russos.....	282	matico.....	227
A Paris por 5 libras 118, 133, 150, 165,	181	Caminhos de ferro secundarios em França	262	Exploração (A) dos Tramways em	
Applicação da nova tarifa n.º 1.....	291	Canal (O) do Adriatico ao Mediterraneo	262	França.....	260
Arganil.....	183	Carriena (De) a Almonacid.....	314	Exposição no Palacio de Crystal.....	215
Arganil-Covilhã e Mirandella-Bragança	129	Carros electricos.....	20	Exposição (A) Universal de Paris 54,	
Arrematações e Concursos.....	12, 136	Carruagens de 1.ª classe P. L. M.....	230	106, 166, 198.....	327
Ascensor da Graça.....	10	Carteira dos accionistas 10, 24, 72 88,		Falia de espaço.....	56
Ascensor (O) da Nazareth.....	181, 193	104, 120, 136, 151, 167, 184, 200, 216,		Faro (De) a Villa Real de Santo Antonio	229
Ascensores em Lisboa.....	372	248, 264, 280, 296, 312, 344.....	376	Fernando Reis.....	295
Associação Commercial do Porto.....	337	Central Suisso.....	314	Festas da Nazareth.....	314
Astorga (De) a Plasencia.....	20	Centro Promotor do Trabalho.....	378	Fornecimentos 216, 232, 248.....	332
Atravez dos Pyreneos.....	87	Coimbra a Arganil.....	154	Freios (Os) de vacuo.....	23
Austria (Na) Hungria.....	363	Coimbra (De) a Covilhã.....	86, 100, 118	Freios de vacuo automatico.....	295
Avisos de serviço.....	28, 43, 59, 92, 109,	Comboio (O) do imperador da Russia.	301	Freio de vacuo automatico.....	331
124, 140, 156, 172, 189, 203, 219, 235,		Comboios especiaes denominados de		Galliza (Da) a Madrid, por Portugal...	314
251, 269, 284, 301, 316, 332, 348, 365,	380	operarios.....	165, 299	Gare (A) de S. Lazaro.....	250
Bagagens pelos comboios de mercado-		Commercio Portuguez 23, 43, 70, 138,		Gaz de Lisboa.....	119, 151, 183
rias.....	230	202, 251, 311, 328.....	358	Globo (O).....	183
Benguela (De) ao Bihé.....	172, 210	Companhia Carris de Ferro de Lisboa 5,		Grande (A) avenida de Gaya.....	268
Berlim (De) a Roma.....	218	120.....	346	Grande (O) viaducto de Lisboa. 6, 21,	37
Bilhetes de hotel em Paris.....	91	(Relatorio).....	10, 27	Grandes melhoramentos em Lisboa...	229
Bilhetes de Temporada de Banhos 165,		Companhia das docas do Porto, e cami-		Grua de 80 toneladas.....	75
181, 186, 202.....	218	nhos de ferro peninsulares.....	378	Guia annunciador do viajante luso-bra-	
Bilhetes para operarios.....	154	Companhia d'electricidade.....	364	zileiro.....	74
Boletins financeiros 8, 24, 40, 56, 72, 88,		Companhia Nacional de Caminhos de		Historia da locomotiva.....	247
104, 120, 136, 152, 168, 184, 200, 216,		Ferro.....	56	Horario Illustrado Suisso.....	380
264, 280, 296, 312, 328, 360.....	376	Companhia Portuguesa dos Caminhos		Horarios Illustrados.....	167
Bordeus (De) a Paris.....	154	de Ferro Africanos.....	187, 198	Ignorancia incrivel.....	155
Braga (De) a Monsão.....	229	Companhia Real dos Caminhos de Ferro		Iluminação electrica.....	347
Cabo argentino á Europa.....	170	Atravéz d'Africa.....	344	Iluminação electrica dos comboios...	231
Caixa economica portugueza.....	263	(Relatorio).....	348, 379	Industrias estrangeiras.....	359
Caixa geral de depositos, e economica		Companhia Real dos Caminhos de Ferro		Industrias portuguezas.....	58
portugueza.....	229	Portuguezes.....	150	Ingeniero Civil (El).....	122
Calatayud (De) a Teruel.....	347	(Relatorio) 155, 170, 187, 203, 219,		Irun (De) a Pamplona.....	138
Caldeiras multitubulares inexploráveis,		234, 250, 268.....	283	Itinerarios á vontade dos passageiros...	184
de Naeyer & C.ª.....	373	Concorrença enorme á Exposição de		Legião d'honra.....	331, 344
Camara do Commercio Hespanhola...	215	Paris.....	59	Leixões-Salamanca.....	178
Camara (A) do Commercio e o porto		Congo (O) Belga.....	182, 195, 215	Ligação do Porto com a Beira Alta...	107
de Marselha na exposição de 1889...	257	Congresso de caminhos de ferro.....	289	Linares (De) a Almeria.....	154, 331, 344, 378
Caminho de ferro aereo.....	215	Congresso Internacional de Caminhos		Linha de Braga a Monsão.....	196
Caminho de ferro do Algarve 154, 162,	266	de Ferro.....	166	Linha de Zafra Huelva.....	20
Caminho de ferro de Ambaca ao Cas-		Consultas.....	374	Linha do Valle de Lima.....	199
sange.....	229	Corbes (De) a Borga.....	154	Linha do Valle do Vouga.....	177, 212
Caminho de ferro da Beira Alta (Rela-		Correio (O).....	183	Linha ferrea urbana.....	167
torio).....	122, 139	Correio d'Alcobaca.....	74	Linha urbana de Lisboa.....	363
Caminho de ferro da Beira Baixa 52,		Cotações dos titulos de Caminhos de		Linha urbana do Porto.....	42, 55, 199, 229
183, 266.....	359	Ferro 9, 25, 41, 57, 73, 89, 105, 121,		Linhas Belgas.....	363
Caminho de ferro Decauville.....	266	137, 153, 169, 184, 201, 217, 233, 249,		Linhas de interesse local em 1888-1887	213
Caminho de ferro (O) de Canfranc.....	331	265, 281, 297, 313, 329, 345, 361.....	377	Linhas ferreas canadianas.....	138
Caminho de ferro de Cascaes 53, 183,		Curtido rapido por meio da electrici-		Linhas ferreas na China.....	267
215, 225.....	290	dade.....	267	Linhas russas.....	314, 331
Caminho de ferro de Chaves.....	55, 299	Declaração official importante (Linha		Loanda a Ambaca.....	10, 154, 266, 362
Caminho de ferro de Coimbra a Arganil	42	ao Norte do Mondego).....	97	Locomotiva.....	154
Caminho de ferro do Congo.....	155, 364	Demolição.....	75	Lourenço Marques ao Transvaal 145,	
Caminho de ferro de Guimarães... 8,	26	Direito (O) de marcar logar no wagon	231	161, 261.....	326
Caminho de ferro de Leste-Belga.....	120	Disposições advaneiras.....	278	Luz (A) do magnezio empregada para	
Caminho de ferro de Londres á India	230	D. Luiz 1.º.....	321	signaes maritimos.....	282
Caminho de ferro de Lourenço Mar-		Duzentas milhas n'uma hora.....	327	Machinas (As) Oerlikon.....	367
ques.....	119	Duppla via.....	346	Madrid (De) a Barcelona.....	331
Caminho de ferro (O) de Monte-Pilatus	108	Duppla via de Gaya a Aveiro.....	299	Madrid (De) a Navacarnero.....	230
Caminho de ferro de Mormugão 120, 282		Economicos (Os) de Malaga.....	314	Madrid (De) a Santander.....	314
Caminho de ferro de Mossamedes 242,		Eduardo Coelho.....	87	Maior (A) linha de Tramways do	
258.....	294	Electricidade (A) nos caminhos de ferro	363	mundo.....	267
Caminho de ferro de Salamanca a Le-		Elevador (O) da Estrella.....	229	Maior percurso (O) rectilineo de cami-	
desma.....	267	Elevador para a Jungfrau.....	343	nho de ferro.....	72
Caminhos de Ferro do Sul e Sueste		Emigração.....	155	Malveira (De) a Mafra, e á Ericeira ..	71
87.....	215	Empresa de Viacção.....	107	Manual do Torneiro.....	184
Caminho de ferro de via reduzida, de		Entradas (As) na Exposição de Paris..	92	Manzanares (Do) a Utiel.....	20
S. Georges de Commiers a Mure ...	353	Entre collegas.....	308	Material (O) circulante em França...	282
Caminho de ferro de Viscaya.....	74	Entre Ostende e a Allemanha.....	138	Material de via.....	362
Caminho de ferro de Vizeu.....	107, 206	Equitable (A).....	292, 307, 323	Material para caminhos de ferro.....	266
Caminho de ferro (O) do Bihé 65, 82,		Erratas.....	375	Materiaes de construcção para caminhos	
98.....	322	Estação (A) de Bemfica.....	87	de ferro.....	184

	PAG.		PAG.		PAG.
Mea culpa.....	88	Novo material.....	167	Systemas de signaes nas linhas estran-	
Medina del Campo (De) a Calatayud..	347	Novo trem real.....	299	geiras	305
Meio de augmentar a producção do		Novo (Um) tunnel	332	Tarifas de transporte 4, 38, 52, 86, 100,	
leite das vaccas	250	Novo tunnel	75	117, 197, 244, 277, 307, 341, 355.....	371
Melhoramentos de exploração	81	Novos (Os) horarios.....	68, 82	Tarifas para vinhos.....	87
Melhoramentos no «Glissant».....	364	Nueva (La) defensa del commercio...	226	Tracção electrica	43
Mercadorias em grande velocidade 332,	347	Obras do Porto de Lisboa.....	228	Tramway da Praça da Bastilha a Bel-	
Metropolitano (O).....	187, 263, 346,	Obras Publicas em Hespanha.....	379	leville	248
Metropolitano em Buenos Ayres.....	347	Orense (De) a Peares.....	74	Transvaal (O) 138, 261, 275, 209, 330,,	338
Mexico (No).....	380	Outra torre.....	300	Transversal (A).....	347
Mina de carvão.....	231	Para a Exposição de Paris.....	42	Travessas metallicas em Z.....	69, 84, 184
Minho e Douro.....	10	Parceria Mercantil Litteraria.....	263	Torre (A) Eiffel.....	364
Mira (De) a Cantanhade.....	199	Paris (De) a Saint-Germain	218	Travessia (A) do Tejo em Lisboa 2,	
Modificação de lei.....	380	Paris-Londres.....	347	17, 33,.....	49
Mossamedes (De) a Chela.....	167	Paris (porto de mar).....	140	Tunnel da Faucille.....	248
Movimento de mercadorias em Barce-		Passagem da Princeza.....	10	Tunnel (O) de Argentera..	363
lona.....	247	Passes (Os) dos Americanos.....	370	Tunnel (O) de Simplon.....	107, 315
Murcia (De) a Granada	362	Pequenas (As) linhas.....	91	Tunnel (O) do Rocio..	30
Mydland Railway.....	154	Planta em relevo da estação de S. La-		Tunneis (Os) dos Alpes.....	53
Necrologia	53, 315, 344	zaro.....	75	Uso de telephone.....	332
New-York (De) a Boston, directamente	59	Ponte colossal.....	43	Utilidade da photographia.....	231
Nomeações	72	Ponte colossal na America.....	231	Valladolid (De) a Calatayud.....	300
Nomes (Os) das estações nos caminhos		Ponte d'Abrantes (A) na linha da Beira		Ventilação nos tunneis.....	232
de ferro da Gran-Bretanha.....	230	Baixa.....	68	Viaducto (O) de Vaur.....	358
Norte de Franca.....	202	Ponte na foz do Tamega.....	267	Viaducto (O) mais alto do mundo.....	246
Norte (O) de Hespanha em crise.....	102	Ponte (A) sobre a Mancha.....	375	Viagens a Paris	103
Nosso (O) boletim de Paris.....	155	Ponte sobre o Tejo.....	150	Viagens circulatorias em Portugal..	234
Nosso jornal, (O) na Exposição	72	Pontes de Cascaes.....	363	Viagens da Europa a Buenos-Ayres...	267
Nosso (O) primeiro anniversario.....	1	Porto de Leixões.....	91	Viagens (As) nos caminhos de ferro	
Nossos (Os) collegas	23, 344	Pretória (De) a fronteira portugueza...	362	Italianos.....	71
Nossos (Aos) leitores	65	Primeira linha (A) ferrea para trans-		Victoria (De) a Izarra.....	331
Notas de Viagem.—I-Paris e a Exposi-		porte de navios.....	120	Visita (A) do Club Alpino Francez....	3
ção.—II-Paris e a Exposição.—III-In-		Primeiros (Os) caminhos de ferro nos		Wagon especial para a Illuminação	
terlaken.—IV-Paris e a Exposição.		principaes paizes.....	42, 212	electrica	267
—V-Paris e a Exposição.—VI-Paris e a		Projecto de caminho de ferro no Me-		Zambezia	167
—Exposição.—VII-Quatro dias em		xico.....	74	Zaragoza (De) ao Mediterraneo.....	215, 247
Londres.—VIII-Quatro dias em Lon-		Projectos (Os) para o edificio dos cor-		Zumarraga (De) a Bilbao.....	230
dres.—IX-Do Tamisa ao Mersey.—X-		reios e telegraphos.....	354		
Liverpool em poucas horas, 214, 245,		Providencias acertadas.....	299		
259, 278, 293, 308, 324, 342, 355.....	374	Quarentenas (As).....	306, 324		
Nova (A) Estação do Rocio..	26, 154, 183	Quatorze de Julho.....	184		
Nova illuminação nas carruagens..	300	Ramal (O) d'Alfarellos.....	10, 215		
Nova-Jersey (De) a Buffalo.....	74	Ramal (O) de Aguilas.....	331		
Nova linha.....	362	Receitas comparadas dos Caminhos de			
Nova linha americana.....	299	Ferro d'Interesse Geral em 1887-1888	108		
Nova linha ferrea.....	107	Receitas dos Caminhos de Ferro 9, 25,			
Nova linha funicular.....	200	41, 57, 73, 89, 106, 121, 137, 153, 169,			
Nova linha de Torres Novas.....	118	185, 251, 217, 233, 249, 265, 281, 297,			
Nova via ferrea.....	138	313, 329, 345, 361,.....	377		
Novas carruagens-tramways da com-		Rede (A) da Suissa.....	226		
panhia do Norte da Franca.....	165	Rede (A) Secundaria hespanhola	213		
Novas commodidades para os viajantes	362	Redução de tarifas.....	378		
Novas tarifas de passageiros nos cami-		Relogios electricos.....	184		
nhos de ferro húngaros.....	227	Republica Argentina.....	58, 140, 375		
Novas pontes.....	108	Restaurantes nos comboios	363		
Novas (As) tarifas da Companhia Real		Rival do torre Eiffel.....	364		
19, 35, 50, 66, 83, 98, 114, 131, 146,		Salva vidas-limpa-calhas.....	314		
162, 179,.....	273	Santander-Madrid	378		
Novo Americano.....	300	Segurança (A) dos viajantes.....	314		
Novo signal d'alarme.....	230	Sello (Um) do correio, internacional...	250		
Novo systema de bilhetes de passagiei-		Servico do correio	310		
ros em Franca	228	S. Felix de Guixols (De) a Gerona	331		
Novo systema de caminho de ferro....	216	Sinistro (O) de Penistone e os Rails da			
Novo systema de tracção electrica.....	300	Casa Cammel & C.....	56		
Novo horario da Companhia de Orense		Situação economica da Companhia Real	282		
a Vigo.....	167	Sociedade austro-hungara.....	154		

PARTE OFFICIAL

Legislação por linhas

Beira Alta.—Gazetas n.º 25, 26, 27, 29,	
30, 31, 32, 35, 43.....	44
Beira Baixa.—N.º 25, 26, 27, 30, 32, 33,	
35, 36, 37, 39, 40, 42, 44, 45, 47.....	48
Cascaes.—N.º 32, 33, 40, 42, 44.....	45
Coimbra a Arganil.—N.º 26, 27, 28,	
29, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 40, 42, 45,	
46, 47.....	48
Foz-Tua a Mirandella.—N.º 36, 40, 46,	
47.....	48
Leste e Norte.—N.º 26, 27, 29, 30, 31,	
32, 35, 40, 43.....	44
Lourenço Marques —N.º 34.....	43
Loanda a Ambaca.....	27
Minho e Douro.—N.º 26, 38, 39, 40,	
42, 44	40
Santa Apolonia a Bemfica. —N.º 36,	
39, 41	47
Santa Comba a Vizeu.—N.º 35, 37,	
38.....	44
Sul e Sueste.—N.º 40, 42	47
Sueste.—N.º 33, 35, 45.....	40
Torres Novas a Alcanena.—N.º 32	33
Torres Figueira-Alfarellos.....	32
Urbana de Lisboa.—N.º 42.....	47

TARIFAS DISTRIBUIDAS COMO ANNEXOS DOS NUMEROS ABAIXO INDICADOS

Companhia Real

N.º 5 G. V. Logares de luxo e salões n.º 46	
8 G. V. Volumes até 10 kilogram-	
mas.....	25
11 G. V. Bilhetes a preços reduzi-	
dos entre Figueira e Coimbra.....	46
1 P. V. Mercadorias diversas. ..	42
2 P. V. Aguardentes, azeites, be-	
bidas fermentadas e refrigerantes,	
vinagre e vinho.....	42
3 P. V. Madeiras de construcção ..	42
4 P. V. Materias inflammaveis, ex-	
plosiveis ou perigosas.....	42
5 P. V. Gado vaccum por wagon	
completo.....	42
M. L. N.º 1 B. P. V. Mercadorias de	
Lisboa a Toledo.....	31

M. L. N.º 6 P. V. Cereaes.....	n.º 32
M. L. N.º 7 P. V. Phosphatos, carvão,	
etc.....	25
P. H. F. N.º 3 P. V. (Ampliação). Pas-	
sageiros para Franca	25
P. H. F. N.º 4 G. V. Recovagens.....	42

Minho e Douro

N.º 1 P. V. Diversas mercadorias	n.º 46
--	--------

Sul e Sueste

N.º 16 P. V. Cortiça em bruto, ou em	
pranchas.....	n.º 48
17 P. V. Alfarroba, figo, palma.....	74

Companhia Nacional

Despezas accessoras.....	n.º 30
--------------------------	--------

Mappas e quadros

Planta de Lisboa com o traçado da linha	
e ponte do Tejo.....	26
Detalhes da ponte sobre o Tejo	27
Vista geral da ponte sobre o Tejo.....	28
Distancias kliometricas entre as esta-	
ções das linhas do Norte, leste, ramaes	
de Caceres e Coimbra, e as de Lisboa,	
Cintra, Torres e Torres, Figueira, Al-	
farellos	42
Idem das linhas de Lisboa a Cintra e	
Torres Vedras a Figueira da Foz e	
Alfarellos	42
Idem das linhas de leste e norte e ra-	
maes de Caceres e Coimbra.....	42

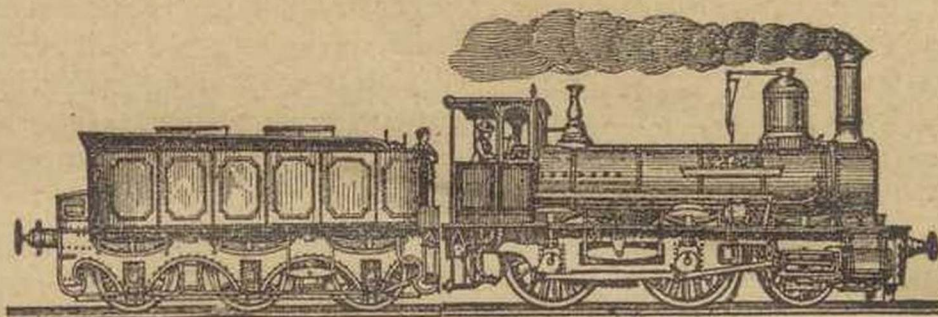
GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

Proprietario-Director

L. DE MENDONÇA E COSTA



Engenheiro-consultor

C. XAVIER CORDEIRO

REPRESENTANTES NO ESTRANGEIRO. — Madrid — Redactor, D. Juan Eloy de Bona — Preciados, 33
Paris. — G. Pessard — Rue Montmartre, 131.

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

O nosso primeiro anniversario

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO, ao entrar no seu segundo anno de publicação, saúda jubilosa este facto, conscia de ter procurado cumprir a sua missão e sentindo-se cada dia mais avigorada para continuar a cumprir-a.

Poucas promessas fizemos ao publicar o nosso primeiro numero — apenas jurámos bandeiras no campo da defeza dos interesses geraes do paiz, e da vulgarisação dos assumptos que respeitam á especialidade da viação accelerada, como elemento potentissimo das prosperidades publicas.

Não será, portanto, de mais que relembremos o que fizemos, o que fomos e o que somos, como garantia do que poderemos ser no futuro.

Desenvolvemos a PARTE OFFICIAL tornando-a latitudinaria á legislação não só emanada do ministerio das Obras Publicas como aos da marinha e Ultramar e da Fazenda.

Com a ajuda dos nossos excellentes collaboradores, discutimos questões importantes e publicámos desde o n.º 9 interessantes boletins financeiros tanto de Lisboa, escriptos depois de fechar a bolsa na vespera da publicação do jornal, como de Paris, feitos tambem á ultima hora, vindo pelo SUD-EXPRESS sempre que foi possível.

Dêmos differentes gravuras illustrando varios artigos.

Distribuimos, como annexas, 43 tarifas especiaes, das differentes linhas ferreas, que explicámos em artigos e noticias apropriadas.

Reduzimos o typo em diversas secções para podermos augmentar a materia.

Augmentámos as dimensões da nossa folha, dando-lhe mais 4 paginas por numero, ou 96 por anno.

Finalmente desenvolvemos a publicação augmentando-lhe a tiragem, creando correspondentes em diversos pontos do paiz e estrangeiro e buscando por todos os meios alargar a esphera de acção do jornal, com vantagem para os nossos assignantes e annunciantes.

O novo anno que, para nós, começa com este numero promette-nos ainda maior somma de prosperidades.

Augmentando o nosso corpo de redacção com elementos novos, acompanhado com o conselho de um dos mais distinctos engenheiros portuguezes, os assumptos serão tratados com a competencia e cuidado indispensaveis n'uma publicação d'esta ordem.

Para illustrar o interessante estudo que encetamos hoje sobre a PONTE DO TEJO daremos o traçado da linha, a vista geral da ponte, e detalhes d'esta, em tres grandes mappas que se estão fazendo em Paris, especialmente para esta Gazeta.

Preparando-se uma reforma geral das tarifas da Companhia Real, não só as novas tarifas serão dadas como annexo da nossa folha, como n'ella publicaremos interessantes esclarecimentos MERCADORIA A MERCADORIA sobre todos os preços que por essa reforma fcam modificados.

Hoje começamos tambem a publicação do CADERNO D'ENCARGOS do novo viaducto de Lisboa, e fazemol-o em portuguez e francez para que as condições de adjudicação d'esta importante obra possam ser lidas pelo grande numero dos nossos assignantes estrangeiros e principaes casas constructoras que recebem o nosso jornal.

Outros melhoramentos nos propomos realisar, sem que, comtudo, entendamos dever promettel-os. E' o nosso systema, e o publico, no anno que vae findo, já tem exemplo bastante de que não descuramos em bem corresponder á notavel acceitação com que a GAZETA tem sido recebida, e que tão poderosamente tem contribuido para a sua prosperidade.

SUMMARIO

A travessia do Tejo em Lisboa, por E. Bartissol e T. Seyrig.
A visita do club Alpino. — Parte official, portarias de 6 de março do ministerio das Obras Publicas e decreto de 12 de fevereiro do ministerio da fazenda. — Tarifas de transporte. — Companhia carris de ferro de Lisboa. — O grande via-

ducto, caderno de encargos (em portuguez e francez) para o concurso. — Estatística. — Caminho de ferro de Guimarães, Boletim financeiro de Lisboa. — Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa, Paris, Londres, Amsterdam e Bruxellas. — Receitas dos caminhos de ferro. — Carteira dos accionistas. — Passagem da princeza. — Linhas portuguezas. — Companhia carris de ferro de Lisboa, relatorio (continuação). — Arrematações e concursos. — Annuncios.

AVISO IMPORTANTE

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

Com o presente numero distribuimos, como annexo, as seguintes, da Companhia Real:

Tarifa especial n.º 8 g. v. volumes até 10 kilogrammas.

Ampliação da P. H. F. n.º 3—passageiros para França.

M. L. n.º 7—p. v.—phosphatos, carvão, etc.

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.

A TRAVESSIA DO TEJO EM LISBOA

I

A cidade de Lisboa, pela sua transformação e rapido desenvolvimento, pela construcção do seu porto, a sua linha de cintura e a sua estação central, está fazendo a admiração de todos que habitam ou visitam o bello e rico paiz de Portugal. Desnecessario nos parece até repetil-o hoje; e, todavia, bom é que todos os que conhecem o paiz, as suas vias de comunicação, os seus recursos, exprimam a confiança que lhes dá esse desenvolvimento, cujo termo não é facil de prever. Um facto absolutamente provado é que Lisboa está destinada a ser um dos portos mais importantes do globo, quer como escala de todas as grandes linhas de navegação, quer como porto commercial para a importação e a exportação directas.

A suavidade do seu clima, a abertura das suas avenidas e o embelezamento dos seus novos bairros, assim como as faceis communicações com Cintra e Cascaes, tornal-a-hão tambem uma das principaes estações de inverno do mundo inteiro.

Cumprê lembrar aqui um facto incontestavel, que merece particular attenção: e é que o commercio e a navegação do Tejo começaram a ter vida desde o estabelecimento do primeiro caminho de ferro que pôz Lisboa em comunicação directa e rapida com o interior da península Iberica e com o resto da Europa. A parte a sabia e intelligente iniciativa do governo, nada contribuiu tanto para a prosperidade do paiz como o trabalho levado a cabo pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, trabalho este que precedeu até o estabelecimento da rede de estradas e caminhos de ferro, hoje em via de construcção, e a qual irá levar, tanto aos campos como ás cidades, uma vida nova e vigorosa, uma prosperidade que o solo fecundo e o clima esplendido de Portugal attrahem e preparam. A agricultura da maior parte do paiz está ainda na infancia. Quando tiver progredido e produzido os seus fructos, centuplicará os capitaes que lhe foram directa ou indirectamente fornecidos, tornando assim este pequeno paiz em um dos celleiros do mundo inteiro.

O que acima dizemos applica-se com inteira verdade á parte do paiz situada ao norte do Tejo. Este bello e importante rio, a par das enormes vantagens que por si só apresenta, tem comtudo o inconveniente de dividir o paiz em duas metades.

Quem atravessa o Tejo, mesmo em Lisboa, por exemplo, fica surprehendido pela differença que existe entre as duas regiões, — a de Lisboa, a norte, e o

Alemtejo, ao sul. A natureza do solo contribue, sem duvida, para essa differença, mas o observador attento rapidamente descobre que entra ahi um outro elemento capital. A Extremadura do Sul e o Alemtejo parece estarem separados do seu centro natural — a capital — por um oceano, e não simplesmente por um rio de alguns milhares ou centenas de metros de largura. O que lhes falta, mais do que tudo, são as communicações. A navegação, mesmo a praticada pelos descendentes dos arroçados navegadores d'outr'ora, é insufficiente para entreter o grande e vivificador movimento das transacções que constitue a prosperidade e a actividade d'um paiz. No sul existe já uma rede importante de caminhos de ferro. Abrem-se ahi novas estradas, fazem-se irrigações e arroteamentos para a cultura, mas tudo isso parece como que paralyzado pela ausencia de communicações faceis com o centro commercial e vital do paiz. Nem o serviço, duas ou tres vezes em cada hora, de alguns barcos a vapor, nem tampouco o estabelecimento de uma ponte fixa em Santarem, distante setenta e cinco kilometros da capital, podem satisfazer ás necessidades de comunicação de todo um paiz.

Tanto a agricultura como a industria querem hoje communicações mais directas, mais rapidas: nem uma nem outra podem já contentar-se com meios-termos. A existencia tem muitas vezes este preço: cortar d'um só golpe e pela raiz a difficuldade, afim de a vencer por completo, para que os atrazos e as hesitações não permitam aos rivaes que nos tomem a dianteira. A hesitação é ainda a causa d'uma inferioridade permanente para aquelles que teem o direito de sahir d'essa inferioridade, isto é, para os que possuem o direito á propria existencia.

Consideremos por um momento quaes os interesses que se ligam á realisacção do nosso projecto — o estabelecimento d'uma comunicação prompta e segura com as regiões do sul. Indicámos acima o Alemtejo. Mas faz alguem idéa bastante do que representa essa provincia? Sabe-se bem que existem ali 400:000 habitantes e 2.500:000 hectares de terrenos susceptiveis de cultura, estando apenas cultivados 498:000 hectares? E de que meios de comunicação dispõe a provincia? De um só: um caminho de ferro ligando dois pequenos portos sem movimento, Barreiro e Setubal. A parte da Extremadura que se acha ao sul do Tejo participa das mesmas desfavoraveis condições. Ahi tambem, 800:000 hectares de terreno estão incultos, e milhares de habitantes desanimados e sem recursos, por falta de vias de comunicação e de transporte! De producção mineira e de importação, nem fallemos sequer: tudo isso está esterilizado, porque, em vez de se achar em contacto immediato com o centro industrial e commercial do paiz, está longe d'elle.

E, todavia, mesmo de Lisboa se avistam as montanhas cobertas de vegetação, e as planicies tão faceis de fertilisar e tornar lucrativas!

E que diremos do Algarve? Parece que essa provincia mal existe para o reino. Reduzida, como até hoje tem estado, ás communicações por mar, nem calcula sequer o desenvolvimento que lhe adviria do contacto immediato com a capital. E, não obstante, que maravilhosa região essa! Que riqueza, se fosso possivel trazer ao mercado nacional ou europeu os seus productos! O governo comprehendeu-o: viu claro, quando construiu as linhas de caminho de ferro que se estendem pouco a pouco para o sul como braços auxiliares, destinados a levantar e fortalecer o paiz. Mas, ainda assim, enquanto está rede se não ligar á grande rede nacional, enquanto se não transpuzer essa barreira que divide o paiz, enquanto se não effectuar a junção das

vias ferreas que, a norte e sul do Tejo, se estendem promptas a fazer circular a vida e a prosperidade, — só uma pequena parte do resultado se terá conseguido.

O que acabamos de dizer, todos o sentem; um elemento capital falta á rede de communicações com que o paiz foi dotado nos ultimos annos: esse elemento é a travessia do Tejo em Lisboa. Emquanto elle faltar, uma parte dos esforços já empregados será esterilizada; e não é licito duvidar de que tal elemento seja um dia uma realidade. Mas, já o dissemos, a demora na sua realisação permittirá o desenvolvimento de outros melhoramentos concorrentes, e a prudencia aconselha a que nos apressemos em dar a todo o paiz, no praso mais breve possivel, esse complemento definitivo ao seu material, o fio de prata, que, atravessando o Tejo, irá ligar as actividades e as industrias do norte e do sul.

Em apoio do que, em breves palavras, acabamos de expor, podemos citar um exemplo frisante. Quem ha que se não lembre do effeito produzido pela junção das vias ferreas de Lisboa ao Porto com as da provincia do Minho e Douro? Parece que uma vida nova se communicou ás regiões atravessadas por essas linhas. A construcção da ponte Maria-Pia foi, em 1878, um acontecimento capital para o desenvolvimento das mesmas provincias. A Companhia Real viu augmentar subitamente o seu trafego e os seus productos em proporções consideraveis. As linhas que o Estado trazia em construcção, no Norte, tomaram um incremento, que depois se continuou e ainda está longe de dizer a ultima palavra. E, comtudo, a barreira que existia em Villa Nova de Gaia não pôde sequer comparar-se á que o Tejo forma de Lisboa a Abrantes!

II

Não é d'hoje que a idéa de ligar as duas margens do Tejo preoccupa os homens politicos e os technicos de Portugal: falla-se n'isso ha annos, e ha dez que essa idéa surgiu no cerebro d'um dos engenheiros do caminho de ferro do sul, então em começo, o sr. Miguel Paes, que pedia se estudasse o meio de estabelecer uma ponte que desse a solução do problema; n'esse tempo ainda a arte de construcção das pontes estava na sua infancia, comparada ao estado a que chegou depois. Conhecedor da natureza do rio nos arredores de Lisboa, o mesmo engenheiro julgava impossivel transpor as partes profundas do rio, e propunha se estabelecesse perto do Poço do Bispo uma ponte, gigantesca pela extensão, mas cujas fundações offereciam pouca difficuldade. Esta solução porém era dispendiosa e, podemos accrescentar, imperfeita. Por um lado, seria effectivamente um grande estorvo para a navegação do rio a montante de Lisboa, em consequencia das poucas passagens que offerecia ás embarcações, o que exigia a construcção de vãos moveis; por outro lado, o projecto só attendia ao caminho de ferro, sem ter em linha de conta a viação ordinaria, tambem de grande importancia.

Era portanto um projecto arrojado, mas que, respondendo mais que insufficientemente ás condições essenciaes do problema, não daria resultado pratico.

Ainda foi apresentada outra proposta: em vez de atravessar o rio por cima, á luz do dia, estudou-se a possibilidade de passar por baixo d'elle. E porque não se effectuaria assim a travessia do Tejo, se ha quem se proponha penetrar sob a Mancha, por meio de um tunnel? A pequena extensão do trajecto e a natureza do terreno, quasi todo conhecido e que parece prestar-se a isso sem grande trabalho, talvez tornassem a empresa tentadora. Sob muitos pontos de vista, era esta muito mais pratica do que a primeira. Mas, n'este projecto tambem,

ha difficuldades especiaes que parecem de ordem a fazer recuar perante a sua execução. Com effeito, seria necessario ligar as vias ferreas existentes com as do tunnel, e a profundidade a que este deveria necessariamente encontrar-se, por exemplo, a 50 metros, constitue uma enorme difficuldade, um enorme estorvo, e despesas consideraveis para as vias de accesso. Mesmo depois de construido o tunnel, as despesas de exploração, tanto em tracção como no esgotamento das aguas que se infiltram, seria d'uma importancia excepcional. Junto isto ás sommas que a remuneração do capital necessario absorveria, uma empresa concebida sobre taes bases seria, quasi certamente, improductiva. E ainda n'esse projecto se encontrariam os mesmos inconvenientes que entendemos dever notar com respeito á ponte do Poço do Bispo: isto é, que o transito publico seria tambem posto de parte, attenta a quasi impossibilidade de, n'um tunnel d'essa extensão, estabelecer uma estrada para viação ordinaria.

Pareceu-nos, pois, occasião asada para recommençar, sobre novas bases, o estudo do problema. Quizemos ampliar, tanto quanto possivel, essas bases, e vamos dar conta aqui do resultado do nosso estudo, resultado que summariamente exporemos, evidenciando ao mesmo tempo as vantagens que d'elle parecem resultar.

(Continúa).

E. Bartissol e T. Seyrig.

A VISITA DO CLUB ALPINO FRANCEZ

De hoje a um mez o nosso paiz será visitado por uma das sociedades mais notaveis da França representada por uma grande parte dos seus membros em numerosa quantidade.

O fim do club Alpino é realisar excursões a diversos paizes estrangeiros, especialmente aos pontos que, pelas suas recordações historicas, situação pittoresca e interesse scientifico, se tornam dignos de ser visitados.

Para esse fim é bem de imaginar a importante somma de elementos de que dispõe, já pela quantidade dos seus associados, já pela boa direcção da sociedade que lhes procura solicita e intelligentemente todas as commodidades, a par de uma grande economia n'estas viagens collectivas.

A que vão agora emprehender, a começar em 30 do corrente, dirige-se a visitar uma grande parte de Hespanha e Portugal, onde se demorarão 8 dias, seguindo o itinerario que vamos detalhar.

No dia 30 do corrente partem os primeiros excursionarios de Paris, reunindo-se em Madrid em 15 de abril, onde se organisa a caravana.

No dia 16 de abril partem de Madrid, em comboio especial, pelas 7 ou 8 horas da manhã, por Valencia de Alcantara e Entroncamento, até Porto, onde chegarão n'essa noite pelas 11 horas, tendo portanto, uma viagem rapida de 16 horas para 782 kilometros.

No Porto terão alojamento no Grande Hotel do Porto, ficando ali n'essa noite, no dia 17, para percorrer a cidade, e partindo no dia 18 ás 8 h. 20' da manhã para Braga, e visitar o Bom Jesus.

Almoçam no Grande Hotel do Bom Jesus e regresam ao Porto á noite, onde jantam e pernoitam.

Em 19 sahem do Porto em comboio especial, ás 7 da manhã, para o Luzo, visitando o Bussaco, almoçando na Pampilhosa á volta, ao meio dia, e regressando ao Porto ás 4 horas para irem á Foz, Mathosinhos, Leça, etc.

Sahem do Porto na manhã seguinte em comboio expresso para Coimbra, onde visitarão a cidade, universidade, bibliotheca, museu, jardim botanico, sé, etc.,

almoçando no hotel dos Caminhos de ferro, e vindo jantar ao Entroncamento, ás 7 e meia da tarde, no comboio especial que os deve trazer a Lisboa ás 11 da noite.

O alojamento em Lisboa é nos hotéis Universal e Alliance.

O dia 21, domingo de Paschoa, é consagrado á visita da capital, jardim zoologico, museu commercial e industrial de bellas artes e estabelecimentos publicos.

No dia 22 ás 8 da manhã vão a Cintra, almoçando, n'aquella deliciosa villa, indo a Collares, etc., e vindo jantar a Lisboa.

Para o dia 23 prepara-se um passeio no Tejo, com almoço a bordo em frente de Cascaes.

O dia 24 será utilizado em visitar outros pontos da capital, partindo os viajantes ás 7 horas da tarde para Madrid, onde se alojarão no Hotel de Paris.

No dia 26 vão ao Escorial, voltando de lá ás 6 da tarde para no dia seguinte irem a Toledo, onde almoçam, regressando de tarde.

O dia 28, domingo, é consagrado á visita de Madrid, e á tourada.

Na manhã de 29 partem de Madrid em comboio expresso, dividindo-se em duas columnas: uma que sae na estação de Los Molinos para seguir em carruagem pela montanha do Guadarrama e Venta de los Mosquitos (onde almoça) até La Granja; outra que segue em comboio até Segovia e d'ahi a La Granja em carruagem.

Reunidos ahi, partem para Burgos, d'onde, depois da visita á cidade, cathedral, passeio a La Charreuse Huelgas reales, etc., sahem de tarde para Miranda, chegando ahi ás 6 e meia, ponto onde se separam, indo uns por Zaragoza e Barcelona aos seus pontos de partida, e outros visitando no dia 1 de maio San Sebastian e regressando ao seu paiz ás 11 da manhã.

Durante a sua vinda a Portugal os excursionistas serão acompanhados pelo nosso bom amigo sr. Carlos Alberto da Silva, redactor do *Guia Annunciador* e um intelligente cicerone que estamos certo os deixará encantados com a sua companhia.

Occupar-nos-hemos ainda d'esta interessante viagem nos nossos proximos numeros.

PARTE OFFICIAL

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

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto datado de 4 de fevereiro proximo passado, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, da transformação dos pcos n.ºs 3 e 5, que serviram para a construcção do tunnel da linha ferrea urbana de Lisboa, em chaminés permanentes de ventilação do mesmo tunnel: ha por bem, conformando-se com o parecer de 21 do referido mez de fevereiro da junta consultiva de obras publicas e minas, approvar, nos termos da parte do mesmo parecer, que por copia se remette ao director da fiscalisação dos caminhos de ferro de leste e norte e Beira Alta, o projecto mencionado.

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

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

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 21 de fevereiro proximo passado, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar as plantas geraes apresentadas pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, e datadas de 25 de dezembro ultimo, das estações de Alcains, Lardosa, Alpedrinha, Alcaide e Fundão, e do apeadeiro de Valle de Prazeres, na 2.^a secção do caminho de ferro da Beira Baixa, devendo as agulhas da via de caes das referidas estações ser collocadas na via de resguardo das mesmas estações, por forma que se não encurte a extensão disponivel para garagem dos comboios.

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

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

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

Ministerio dos negocios da fazenda

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente uma exposição do administrador do circulo aduaneiro do sul, com respeito ás duvidas que se lhe offerecem, quanto ao regimen do tabaco, a deverem ou não ser applicadas ao transporte d'este genero pelos caminhos de ferro as mesmas restricções estabelecidas para o que é transportado pela via maritima;

Considerando que o ponto de partida para esclarecimento do assumpto de que se trata está na lei de 13 de maio de 1864, que aboliu o monopolio do tabaco, e que ahi se diz, no artigo 48.º, que o governo fica auctorisado a regular por decretos:

1.º O minimo da tonelagem que devem ter os navios, pelos quaes será permittida a importação dos tabacos;

2.º O minimo do peso dos volumes dos tabacos que podem ser admittidos a despacho;

3.º Os prazos em que os ultimos contratadores do tabaco devem pagar os direitos dos tabacos que possuirem;

4.º As taxas das licenças, em harmonia com o determinado para a contribuição industrial;

Considerando que cada um d'estes numeros se refere a objecto especial e distincto, e tambem que, se o regulamento para a execução d'esta lei, declara no artigo 20.º, só poderem ser admittidos a despacho os tabacos que vierem em navios de lotação superior a 120 metros cubicos, em volumes de peso nunca inferior a 40 kilogrammas, claro é, combinando o regulamento com a auctorisação da lei, que o artigo apenas incluiu em si duas regras, de nenhum modo adstrictas: 1.ª, a lotação do navio; 2.ª, o peso do volume para poder ser admittido a despacho;

Considerando que a novissima legislação das alfandegas não contém disposição alguma que contrarie a que fica citada, salvo quanto á lotação dos navios, que é fixada em 200 toneladas;

Considerando que a portaria de 3 de março de 1886, permittindo a importação de tabaco manipulado, vindo de Hespanha pela via ferrea, em volumes cujo peso não seja menor de 10 kilogrammas, teve por causa a representação de varios negociantes importadores de tabaco, por se considerarem obrigados a importar as amostras do genero sómente em volumes que não tiverem menor peso de 40 kilogrammas;

Ha por bem o mesmo augusto senhor, conformando-se com o parecer do conselheiro administrador geral das alfandegas e contribuições indirectas, determinar que, por principio de coherencia, por identidade de razão, e no manifesto interesse fiscal, sejam applicadas á importação do tabaco pelas vias ferreas as mesmas restricções estabelecidas para o que é importado pela via maritima.

Paço, em 12 de fevereiro de 1889. — *Mariano Cyrillo de Carvalho.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

Volumes até 10 kilogrammas. — A nova tarifa da companhia real dos caminhos de ferro, que distribuimos com o presente numero d'esta folha, é indubitavelmente a mais barata de quantas conhecemos não só nas linhas ferreas portuguezas, como nas estrangeiras.

Estabelece-se por ella, para o transporte de volumes de peso até 5 kilogrammas, o preço reduzidissimo de 50 réis, e para os de 6 a 10 o de 100 réis, seja qual for a distancia.

Isto tendo a vantagem da expedição se fazer por grande velocidade, e ainda de indistinctamente poder ser feita entre qualquer das linhas da antiga rede, leste, norte e ramaes, ou da nova, Lisboa a Cintra, Torres e Figueira.

E' enorme a vantagem que para o publico resulta d'esta tarifa, para o envio de encomendas, para a remessa de presentes, ou para abastecimento de generos nos estabelecimentos de logares de pouco commercio.

Por ella podem estes fornecer-se de artigos dos mercados de Lisboa ou Porto indistinctamente, conforme mais lhes convenha, porque por 100 réis cada 10 kilos, ou seja 10 réis por kilo, facil e rapidamente recebem o que mandarem pedir a esses centros.

Supporemos a permutação entre as nossas duas principaes cidades:

Publica-se em Lisboa um livro de sensação, que no

Porto é pedido com interesse. O livreiro do Porto pede-o com urgencia ao seu correspondente aqui, e este envia-lh'o em pacote de 10 kilos, que são regularmente 40 a 50 volumes de 8.^o francez, sendo ali recebido no dia seguinte, com a simples despeza de uns 2 a 2 e meio réis por tomo.

O transporte de amostras de diferentes generos, que devem, muitas vezes, constituir base de importantes negocios, pagando unicamente 50 réis por volume, porque mais que sufficiente é, para estes casos, o peso de 5 kilos, fica tambem por esta tarifa tão facilitado, que muito deve ella concorrer para o augmento do commercio entre os pontos productores e consumidores do paiz.

Bilhetes nas Centraes de Lisboa.

—Conforme o aviso que publicamos no n.^o 24, desde o 1.^o de março as estações centraes de Lisboa passam a vender bilhetes e despachar bagagens para as estações das linhas de Lisboa e Torres Vedras e Torres á Figueira da Foz, o que é de uma grande commodidade para o publico, que se pode servir d'aquellas centraes (rua Aurea ou Conde Barão) para tomar os seus bilhetes e expedir os volumes de bagagem, sem necessidade de os mandar ao Caes dos Soldados ou a Alcantara.

Ampliação da P. H. F. n.^o 3 passageiros para França.—O grande numero de pedidos de bilhetes directos para S. Jean de Luz, Biarritz e Pau, levou as companhias a ampliarem a tarifa de passageiros para Bayonna, Bordeus e Paris áquellas tres estações dos Pyreneos, tão frequentadas, pela sua proximidade das localidades balneares e d'aguas thermaes tão afamadas na França, como Cauterets, Bagnères de Bigorre, Luchon, etc.

Os preços d'estes bilhetes representam uma redução, sobre os das tarifas ordinarias, que regula por 7⁰⁰⁰ réis os de 1.^a classe, 5⁰⁰⁰ réis em 2.^a classe, e 3⁵⁰⁰ em 3.^a classe.

Especial M. L. n.^o 7—phosphatos, carvão de pedra e outros materiaes.

—O transporte de phosphatos, que tanto abundam na zona da linha hespanhola limitrophe da nossa fronteira, não tinha actualmente outra tarifa por que se regulasse senão o contracto existente com a Sociedade Geral dos Phosphatos de Caceres, o que representava um exclusivismo para essa sociedade.

A nova tarifa que hoje distribuimos tem a vantagem de facultar a todos os transportadores a applicação do typo reduzido d'esse contracto, do que resulta importante redução nos preços do transporte.

O mesmo succede com outras mercadorias incluídas em um 2.^o §, como cal, pedra, arcias e terras.

Com respeito ao carvão de pedra, a tarifa já de si reduzida, hoje existente, é modificada nos seus preços como vemos pela seguinte comparação:

De Lisboa para	Tarifa anterior	Tarifa nova
Valencia de Ancantara...	3 ³⁰⁴ réis	2 ⁵²⁰ réis
San Vicente.....	3 ⁴⁹⁶ »	2 ⁵²⁰ »
Aroyo.....	4 ²³² »	2 ⁵²⁰ »
Caceres.....	4 ⁴¹⁶ »	2 ⁷⁰⁰ »
Plasencia.....	4 ⁴¹⁶ »	2 ⁸⁸⁰ »
Navalmoral.....	4 ⁶⁰⁰ »	3 ²⁴⁰ »
Talavera.....	4 ⁶⁰⁰ »	3 ⁶⁰⁰ »
Torrijos.....	4 ⁶⁰⁰ »	3 ⁷⁸⁰ »
Cabanas.....	4 ⁶⁰⁰ »	3 ⁹⁶⁰ »
Leganés.....	4 ⁶⁰⁰ »	4 ¹⁴⁰ »
Madrid.....	4 ⁶⁰⁰ »	4 ⁵⁰⁰ »

Bilhetes directos entre Lisboa e Londres.—Começou a vigorar no dia 12 esta ta-

rifa, que já distribuimos em o n.^o 14 no folheto que então demos como annexo.

Basta, pois, que relembremos que os preços dos bilhetes são em 1.^a classe 47²⁵⁰ réis, ou 262,50 francos.

COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

Tem corrido no publico que a nova direcção d'esta companhia vae acabar com os bilhetes pessoases.

Estamos auctorizados a declarar que até o presente nada se tratou a tal respeito, e bem pelo contrario as idéas dos actuaes directores são de procurar novas commodidades ao publico, reduzindo o preço das carreiras sobre Belem, Algés e Ribamar e estabelecendo serviço continuo entre os pontos centraes da cidade a 20 e 30 réis.

O numero de carros em circulação vae ser augmentado, dando-se uma melhor disposição ao serviço, e este será vigiado cuidadosamente para evitar os transtornos e demoras a que actualmente está sujeito.

Bem diziamos, pois, em o nosso numero anterior que era de esperar que a nova direcção adoptasse medidas vantajosas para o publico.

E a proposito vem deixar aqui o echo de algumas correspondencias com que os nossos assignantes nos teem honrado.

Lembram estes a necessidade de se construirem mais alguns desvios na rua de S. Bento, ou melhor, que a linha desde o largo dos Carros até o arco seja dupla, e se abram dois desvios, um proximo da calçada da Estrella e outro da rua do Arco.

Outro pedido é para que o serviço da Estrella seja por trasbordo no Rato, o que augmentaria as carreiras sem augmento do numero de vehiculos.

Ainda outro se queixa do pequeno numero de carreiras para a Avenida, comparado com o que ha para o Rocio.

A este responderemos já que não só os trabalhos de canalisação do gaz, nas ruas da Baixa, estão impedindo todo o serviço regular n'esse sentido, como que pelas idéas que acima indicamos, a actual direcção vae tratar de augmentar o serviço entre todos os extremos das linhas, e a Avenida não será o ponto que lhe mereça menos attensões, vista a affluencia de publico que ha sempre para aquelle bairro.

Ainda outro, finalmente, lembra que, aberto o serviço na rua Aurea, seria preferivel que os carros continuassem subindo pela rua Augusta e descendo por aquella.

Esta disposição, que nos parece de certa vantagem, porque facilitaria a busca de carros para seguir para a linha de Alcantara e Belem, não só aos passageiros da cidade baixa como aos que descem o Chiado, e daria facilidades para a sahida da futura estação do Rocio, não depende só da Companhia, mas tambem da camara municipal.

O que, acima de tudo, pedimos, desde já, á camara e á policia, é que, acabados os trabalhos da rua Aurea, não permita o transito por ella nem pela rua Augusta dos vehiculos de carreira que circulam fóra dos rails, alguns dos quaes, pelo seu estado de immundicie, são indignos de circular nas ruas d'uma cidade civilisada, e muito menos nas principaes.

As ruas da Prata e Figueiros está provado que dão perfeitamente vasão a este serviço, são ruas mais retiradas e, além d'isso, por esta fórma descentralisavam-se melhor as carreiras, evitando os estorvos, as questões entre cocheiros e mesmo o prejuizo da calçada, que não custará tão pouco.

O GRANDE VIADUCTO DE LISBOA

PROGRAMMA DO CONCURSO

A camara municipal de Lisboa abre concurso para a adjudicação, durante o prazo de seis mezes contados do 1.º de março a 31 de agosto proximo futuro ao meio dia, da construção e exploração d'um viaducto metallico entre *S. Pedro de Alcantara* e o *Campo dos Martyres da Patria* e entre este e o *Largo da Graça*. Este viaducto terá de extensão 1:500 metros approximadamente, e de largura 17, devendo ser construido segundo as clausulas e condições constantes do caderno de encargos, o qual os interessados acharão patente na mesma camara e de que poderão adquirir um exemplar. Ninguém será admittido ao concurso sem que previamente tenha depositado no cofre municipal a quantia de réis 20:000.000, ou frs. 111.111.

As propostas devem ser feitas em carta fechada, tendo por fóra a seguinte indicação: *Concurso para a construção e exploração do viaducto de S. Pedro d'Alcantara á Graça*.

Apresentadas as propostas, serão estas escripturalmente numeradas, por ordem d'entrada, e marcadas com a data do dia e hora do seu recebimento.

No dia 31 d'agosto, ao meio dia, a comissão executiva da camara procederá á abertura e leitura das propostas, effectuando-se n'esse mesmo dia a adjudicação. Poderá contudo ficar addida, se ao acto não tiver comparecido numero legal de vereadores.

O secretario da camara redigirá o respectivo contracto, que será assignado pelos ditos vereadores e pelo concorrente cuja proposta fôr aceite.

A acta constituirá desde logo compromisso para as partes contratantes, como se fosse uma escriptura publica, emquanto o contracto definitivo não fôr redigido com todas as formalidades legais.

O concorrente deverá declarar, na proposta, que aceita todas as clausulas e condições do caderno de encargos, não excedendo a licitação o prazo estipulado para a concessão, o qual não passará nunca além de 90 annos.

Adjudicada a concessão, o deposito supra citado será considerado como definitivo, mas o adjudicatario poderá convertel-o em titulos de divida publica portugueza, segundo a sua cotação na Bolsa.

Caso se apresentem duas ou mais propostas eguaes, proceder-se-ha a licitação verbal entre os signatarios d'essas propostas, ou seus representantes, fazendo-se adjudicação áquelle dos proponentes que offerecer maiores vantagens.

Os depositos provisorios poderão ser retirados immediatamente pelos concorrentes cujas propostas não tenham sido aceites

Objecto da concessão e deposito de garantia.— A camara concede a licença necessaria para construir e explorar, durante annos, um viaducto metallico de *S. Pedro d'Alcantara* ao *Campo dos Martyres da Patria*, e d'este ao *Largo da Graça*, debaixo das condições que seguem e mediante o deposito previo de 20:000.000 réis em dinheiro que, para garantia d'este contracto, foi feito pelo concessionario no cofre municipal.

Construção

Condição 1.ª— *Objecto de construção*— A construção do viaducto comprehenderá:

1.ª—As excavações para alicerces e as alvenarias e cantarias dos encontros e pilares, incluindo a remoção de terras e o fornecimento, transporte ao pé da obra, apparelho e assentamento dos respectivos materiaes;

2.ª—A sobreestrutura metallica dos pilares e do taboleiro incluindo o fornecimento, transporte ao pé da obra, assentamento e pintura das diferentes peças;

3.ª—Os encanamentos para a distribuição de agua em todo o viaducto, com as torneiras e bocas de rega necessarias para os diversos usos publicos bem como os encanamentos ou fios, com os respectivos candieiros, para a iluminação, a gaz ou por electricidade, de todo o viaducto, e ainda os encanamentos d'esgoto para as aguas de chuva, de lavagem e outras, incluindo o fornecimento, transporte ao pé da obra e emprego dos respectivos materiaes;

4.ª—O pavimento da faixa de rodagem e dos passeios lateraes, incluindo o fornecimento, transporte ao pé da obra e emprego dos respectivos materiaes;

5.ª—As avenidas do viaducto destinadas a ligal-o com a rua de *S. Pedro d'Alcantara*, com o *Campo dos Martyres da Patria* e com o *Largo da Graça*, incluindo o fornecimento, transporte ao pé da obra e emprego dos materiaes necessarios;

PROGRAMME DU CONCOURS

La municipalité de Lisbonne met en adjudication pendant le délai de six mois, commençant le 1.º mars et finissant le 31 août prochain à midi, la concession de la construction et de l'exploitation d'un viaduc métallique entre *S. Pedro d'Alcantara* et le *Campo dos Martyres da Patria* et entre cette dernière place et le *Largo da Graça*. Ce viaduc aura une extension d'environ 1:500 mètres et une largeur de 17^m, et devra être construit suivant les clauses et conditions du cahier des charges qui sera mis à la disposition des intéressés aux bureaux de la municipalité, et dont ils pourront se faire délivrer un exemplaire. Nul ne sera admis au concurs sans avoir versé au préalable, dans les coffres de la municipalité, le dépôt provisoire de réis 20:000.000, soit frs. 111.111.

Les soumissions seront envoyées sous pli cacheté, portant l'indication extérieure: *Concurs pour la construction et exploitation du viaduc de S. Pedro d'Alcantara á Graça*.

A leur présentation dans les bureaux de la ville, les soumissions seront soigneusement numérotées, par ordre d'entrée, et inscription sera faite du jour et de l'heure de leur réception.

Le 31 août, à midi, la commission exécutive de la municipalité procédera à l'ouverture et à la lecture des soumissions, et l'adjudication sera effectuée le même jour. Elle pourra toutefois être remise aux jours suivants, si le nombre légal de conseillers n'assiste pas à la séance.

Le secrétaire de la Mairie dressera le procès-verbal y relatif, qui sera signé par les dits conseillers et par le concurrent dont l'offre aura été agréée.

Ce procès-verbal engagera immédiatement les parties contractantes, comme s'il était un acte notarié, en attendant que le contrat à intervenir soit rédigé avec toutes les formalités légales.

Le concurrent devra déclarer, dans sa soumission, qu'il accepte toutes les clauses et conditions du cahier des charges, la licitation ne portant que sur le délai de la concession, lequel ne pourra en aucun cas dépasser 90 ans.

Dès que la concession aura été adjugée, le dépôt sus cité sera considéré comme définitif, mais l'adjudicataire pourra le convertir en titres de la dette publique portugaise d'après leur valeur à la Bourse.

Au cas où il se présenterait deux ou plusieurs soumissions pareilles, il sera procédé à la licitation verbale entre les signataires de ces soumissions, ou leurs représentants, et l'adjudication sera faite à celui qui offrira le plus d'avantages.

Les dépôts provisoires pourront être immédiatement retirés par les soumissionnaires dont les propositions n'auront pas été agréées.

Objet de la concession et dépôt de garantie.— La Municipalité accorde l'autorisation nécessaire pour la construction et l'exploitation, pendant le délai de

d'un viaduc métallique entre *S. Pedro d'Alcantara*, et le *Campo dos Martyres da Patria* et entre cette dernière place et le *Largo da Graça*, moyennant les clauses et conditions suivantes, et le dépôt préalable de réis 20:000.000 ou fr. 111.111 en espèces, que le concessionnaire a versé dans le coffre de la ville pour assurer la garantie du présent marché.

Construction

ARTICLE 1.º— *Objet de la construction.*— La construction de ce viaduc comprendra:

1. — Les fouilles pour fondations, ainsi que la maçonnerie et la pierre de taille des culées et des piles, y compris les mouvements de terres et la fourniture, le transport à pied d'œuvre, la préparation et la pose des matériaux nécessaires.

2. — La superstructure métallique des piles et du tablier, y compris la fourniture, le transport à pied d'œuvre, la pose et la peinture des différentes pièces.

3. — Les conduits pour la distribution de l'eau sur tout le viaduc, ainsi que les robinets et les bouches d'arrosage nécessaires aux usages publics; les conduits ou les fils et leurs lampes ou reverbères, pour l'éclairage du viaduc, soit au gaz, soit à l'électricité, et les canalisations d'égouts pour les eaux de pluie, de lavage ou autres, y compris la fourniture, le transport à pied d'œuvre et l'emploi des matériaux indispensables.

4. — La surface de roulement, et les trottoirs latéraux, comprenant la fourniture, le transport à pied d'œuvre et l'emploi des matériaux nécessaires.

5. — Les avenues du viaduc destinées à le relier avec la rue *S. Pedro d'Alcantara*, le *Campo dos Martyres da Patria* et le *Largo da Graça*, y compris la fourniture, le transport à pied d'œuvre et l'emploi des matériaux nécessaires.

6.º—O estabelecimento de ascensores verticaes em numero de dois pelo menos para transporte de pessoas, os quaes sirvam tambem, se fôr possível, para cavalgadas e vehiculos, incluindo o fornecimento, transporte ao pé da obra, assentamento e pintura das diferentes peças,apparelhos e machinas.

CONDIÇÃO 2.ª—*Descrição geral da obra*—O eixo do viaducto será disposto em 2 alinhamentos rectos, na conformidade das indicações da planta junta.

O viaducto será formado de um unico taboleiro.

O numero e a posição dos pilares serão designados pelo concessionario no projecto definitivo do viaducto, não podendo, porém, haver nenhum pilar na avenida da Liberdade e o arco que passar por cima d'ella deverá quanto possível começar de um e outro lado a meia encosta.

A largura livre do taboleiro será, pelo menos, de 17 metros e dividida entre a faixa de rodagem e os passeios lateraes, segundo a tabella adoptada para as ruas de capital.

Dos ascensores verticaes, dois corresponderão aos pilares mais proximos da avenida da Liberdade e da rua Nova da Palma.

§ unico.—Qualquer modificação ás disposições d'esta condição poderá contudo ser introduzida pelo concessionario no projecto definitivo, justificando na memoria descriptiva as razões por que o fez, para que a camara possa julgar da vantagem da sua adopção ou rejeição.

CONDIÇÃO 3.ª—*Alicerces*—Os encontros e pilares assentarão directamente sobre o terreno firme, quando este fôr encontrado a menos de 10 metros de profundidade.

No caso contrario os fundamentos serão feitos pelo systema mais appropriado á natureza do terreno que se encontrar.

CONDIÇÃO 4.ª—*Alvenarias e cantarias*—As bases dos pilares e os encontros serão formados de boa alvenaria argamassada e revestidas d'alvenaria aparelhada nas faces vistas, tendo de cantaria os soccos, os cunhaes, as cornijas, os parapeitos sobre os encontros e as bases das placas de fricção.

As dimensões dos encontros e das bases dos pilares serão sufficientes para que estas obras tenham a estabilidade necessaria e para que a pressão por centimetro quadrado não exceda o limite de 10 kilogrammas.

CONDIÇÃO 5.ª—*Ferros*—As dimensões das diferentes peças metallicas serão taes que no caso mais desfavoravel das sobrecargas, o trabalho do metal por millimetro quadrado de secção seja limitado :

- a 1,5 k. para o ferro fundido, trabalhando á extensão ;
- a 3,5 k. para o ferro fundido, trabalhando á compressão ;
- a 6,5 k. para o ferro forjado ou laminado, trabalhando tanto á

extensão como á compressão, excepto para as barras inclinadas das rotulas e para os cravos, nos quaes o limite do trabalho do ferro será de 5 kilogrammas.

As peças que trabalharem á compressão terão secções taes que não cedam á flexão.

No calculo da resistencia das diferentes peças, será feita a deducção correspondente aos furos dos cravos.

No caso de se propôr a adopção do aço, a camara reserva-se determinar o coefficiente do trabalho maximo, segundo as qualidades do aço empregado.

CONDIÇÃO 6.ª—*Apoios*—Os contactos de apoio das vigas sobre os encontros não terão de comprimento menos de 1^m,5 e serão effectuados por meio de placas de ferro fundido, assentes sobre folhas de chumbo, tendo por fim distribuir uniformemente as pressões sobre as alvenarias.

Os apoios, tanto nos encontros, como nos pilares, terão apparelhos proprios para facilitar a dilatação e contracção dos ferros, determinadas pelas variações da temperatura.

CONDIÇÃO 7.ª—*Taboleiro*—O pavimento da faixa de rodagem do taboleiro será de empedramento de pedra britada, assente mediante uma camada de beton, sobre ferros zorrês, ou chapas de ferro onduladas ou abauladas, de espessura sufficiente, e zincadas.

O empedramento será ensaibrado e terá de espessura 0^m,20 depois de cylindrado.

A faixa do abaulado será de 1/40.

O pavimento dos passeios lateraes, que ficará 0^m,20 acima da parte contigua da faixa de rodagem, será formado de chapas de ferro striadas, assentes sobre uma camada de beton de cimento.

A ligação do pavimento do taboleiro com o dos encontros será feita por meio de chapas de ferro de modo que no empedrado não haja solução de continuidade.

CONDIÇÃO 8.ª—*Avenidas do viaducto*—As avenidas serão construidas com a maxima largura que as circumstancias locais permittirem, e comprehenderão uma faixa de rodagem empedrada ou calçada e dois passeios lateraes de betonilha, tendo estes a largura que estiver em proporção com a das avenidas, segundo a tabella adoptada para as ruas da cidade.

CONDIÇÃO 9.ª—*Acceso ás diferentes partes do viaducto*—Tanto na parte de pedra, como na metallica, deverão ser adoptadas disposições permanentes que, sem prejudicarem o aspecto do via-

6. — L'établissement d'ascenseurs verticaux, au nombre de deux pour le moins, devant servir au transport des personnes, et également, si possible, à celui des bêtes de somme et des véhicules, et comprenant la fourniture, le transport à pied d'œuvre, la pose et la peinture des différentes pièces, appareils et machines.

ART. 2.º — *Description générale de l'ouvrage*. — L'axe du viaduc sera disposé en deux alignements droits.

Le viaduc sera formé d'un seul tablier.

Le nombre et la position des piles seront désignés par le concessionnaire sur le projet définitif du viaduc.

Aucune pile ne pourra toutefois être construite à l'Avenue de la Liberté, et l'arc passant au dessus de cette dernière devra, autant que possible, commencer à mi-côte, de l'un et de l'autre côté.

La largeur libre du tablier sera de, au moins, 17 mètres et répartie entre la surface de roulement et les trottoirs latéraux, d'après la règle adoptée pour les rues de la capitale.

Deux des ascenseurs verticaux devront correspondre aux piles les plus rapprochées de l'Avenue de la Liberté et de la rue Nova da Palma.

§ unique. — Le concessionnaire pourra toutefois introduire dans le projet définitif une modification aux dispositions de cette clause, à la condition de la justifier dans le mémoire descriptif, afin que la municipalité soit à même de statuer sur l'avantage qu'il y aura à l'accepter ou à la refuser.

ART. 3.º — *Fondations*. — Les culées et les piles reposeront directement sur terrain dur, toutes les fois que ce dernier sera trouvé à moins de dix mètres de profondeur.

Dans le cas contraire les fondations seront faites suivant le système le plus approprié à la nature du terrain rencontré.

ART. 4.º — *Maçonnerie et pierre de taille*. — Les bases des piles et les culées seront construites en maçonnerie de première qualité, composée de bon mortier bien mélangé; les surfaces extérieures seront crépies et façonnées.

Les socles, les angles, les corniches, les garde-fous sur les culées et les bases des plaques de frictionnement, seront en pierre de taille.

Les dimensions des culées et des bases des piles seront suffisantes pour que ces travaux aient la stabilité nécessaire, et pour que la pression sur chaque centimètre carré ne dépasse pas dix kilogrammes.

ART. 5.º — *Fers* — Les dimensions des différentes pièces métalliques seront telles que, dans le cas le plus défavorable des surcharges, le travail du métal par millimètre carré de section soit limité :

- à 1^k,5 pour la fonte travaillant à la traction ;
- à 3^k,5 pour la fonte travaillant à la compression ;
- à 6^k,5 pour la fonte ou le fer laminé travaillant, soit à la traction, soit à la compression, excepté les barres inclinées des treillis et les rivets pour lesquels la limite du travail du fer sera de 5

kilogrammes.

Les pièces travaillant à la compression auront des sections telles qu'elles ne pourront céder à la flexion.

Pour le calcul de résistance des différentes pièces, il sera tenu compte des trous des rivets.

Dans le cas où l'adoption de l'acier serait proposée, la municipalité se réserve le droit de déterminer le coefficient du travail maximum, suivant les qualités de l'acier employé.

ART. 6.º — *Appuis*. — Les contacts d'appui des poutres sur les culées n'auront pas moins de 1^m,5 de longueur. Ils seront effectués au moyen de plaques de fonte, fixées sur des feuilles de plomb, ayant pour but de distribuer uniformément les pressions sur la maçonnerie.

Les appuis, tant dans les culées que dans les piles, auront des appareils spéciaux facilitant la dilatation ou la contraction des fers, dues aux variations de la température.

ART. 7.º — *Tablier*. — La surface de roulement du tablier sera en empierrement de pierre concassée fixée par une couche de béton sur des fers zorrês, ou sur plaques de fer ondulé ou bombé d'épaisseur suffisante et galvanisées.

L'empierrement sera recouvert de gravier et aura une épaisseur de 0^m,20 après le cylindrage.

La surface d'ondulation ou bombage sera de 1/40.

Le pavé des trottoirs latéraux aura une hauteur de 0^m,20 au-dessus de la partie contigue de la surface de roulement et sera formé de plaques de fer striées posées sur une couche de béton de ciment.

Le raccordement du pavé du tablier avec celui des culées sera fait au moyen de plaques de fer, de façon à ce que dans l'empierrement aucune solution de continuité ne soit constatée.

ART. 8.º — *Avenues du viaduc*. — Les avenues seront construites avec la plus grande largeur permise par les circonstances locales. Elles comprendront une surface de roulement empierrée ou pavée et deux trottoirs latéraux bétonnés d'une largeur en proportion avec celle des avenues, suivant le modèle adopté pour les rues de la ville.

ART. 9.º — *Accès aux différentes parties du viaduc*. — Il sera adopté, tant dans la partie en pierre que dans celle métallique, des dispositions permanentes, qui, sans nuire à l'aspect du viaduc,

ducto, permittam facilmente examinar de perto e em qualquer occasião todas as peças metallicas.

CONDICÃO 10.^a — *Qualidades dos ferros* — O ferro laminado ou forjado, destinado á construcção do viaducto, nas provas das peças isoladas a que fôr submettido, deverá supportar, sem se romper, a tracção de 32 kilogrammas por milimetro quadrado de secção. O limite do alongamento permittido será de um decimo.

O ferro forjado ou laminado será isento de fendas, falhas, estrias ou qualquer outro defeito, não curvará nem esgarçará ao furar.

Os ferros laminados terão espessura uniforme; apenas excepcionalmente será concedida a tolerancia de um milimetro de desigualdade para mais.

O ferro fundido será de segunda fusão, de boa qualidade e appropriado aos esforços que tiver de supportar. Deverá apresentar na fractura grão cinzento, fino, uniforme e apertado.

O concessionario fornecerá á sua custa todas as peças de ferro forjado ou laminado, fundido ou de aço, exigidas pelas provas isoladas.

A camara reserva-se o direito de fiscalisar pela sua repartição technica a execucao das peças metallicas nas officinas em que forem fabricadas, e das quaes o concessionario lhe dará previo conhecimento, e de fazer ali todas as experiencias que a mesma repartição julgar convenientes, e ás quaes o concessionario deverá assistir pessoalmente ou por meio de representante idoneo.

(Continúa).

permettent d'examiner facilement et en toute occasion, les pièces métalliques.

ART. 10.^e — *Qualité des fers*. — Le fer laminé ou forgé, destiné à la construction du viaduc, devra, dans les épreuves des pièces isolées auxquelles il sera soumis, supporter sans se rompre la traction de 32 kilogr. par millimètre carré de section. Il sera admis, à titre de tolérance, la limite d'alongement d'un dixième.

Le fer forgé ou laminé sera exempt de fentes, érailllements, stries ou tout autre défaut. Il ne devra présenter, au percement, ni courbes ni crevasses.

Les fers laminés auront l'épaisseur uniforme. Il sera toutefois admis, à titre exceptionnel, une tolérance d'un millimètre d'inégalité en plus.

La fonte sera de deuxième fusion, de bonne qualité et appropriée aux efforts qu'elle sera appelée à supporter. Elle offrira à la rupture un grain grisâtre, fin, uniforme et serré.

Le concessionnaire fournira à ses frais toutes les pièces en fer forgé, laminé et fondu ou en acier, qui seront exigées par les épreuves isolées.

La municipalité se réserve le droit de faire contrôler par ses agents techniques l'exécution des pièces métalliques dans les ateliers où elles seront fabriquées, ce dont le concessionnaire donnera avis au préalable. Elle pourra également effectuer toutes les épreuves que les mêmes agents jugeront opportunes et auxquelles le concessionnaire sera tenu d'assister personnellement ou par l'intermédiaire d'un représentant accrédité.

(A suivre.)

CAMINHO DE FERRO DE GUIMARÃES

Reuniu no dia 14 a assembléa geral d'esta companhia para apreciação do relatorio e contas da gerencia e parecer do conselho fiscal, documentos dos quaes nos occuparemos em o nosso numero proximo.

A assembléa approvou o relatorio da gerencia do anno passado, reelegendo os corpos gerentes, e auctorizando o gerente a promover o prolongamento da via ferrea até Fafe, sem auxilio do estado.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 15 de março de 1889.

O mundo financeiro foi surprehendido no começo do mez com um facto que, na verdade, seria inacreditavel se não fosse uma triste realidade.

O suicídio do director do *Comptoir d'Escompte*, arruinado pela especulação em acções do Rio Tinto, trouxe uma corrida áquelle antigo estabelecimento de credito, que, para poder reembolsar os seus depositantes, teve de aceitar o auxilio do banco de França, que, sob a garantia d'um grupo das principaes casas e estabelecimentos de credito de Paris, lhe adiantou cem milhões de francos.

O rum ao *Comptoir*, consequencia do panico injustificado dos depositantes, reflectiu-se no movimento da bolsa de Paris, e não só n'esta como nas mais importantes da Europa. As cotações dos valores internacionaes experimentaram grave depressão, bem como outros, que não tem a minima relação com os de empresas mineiras de cobre, nem com a Sociedade dos Metaes, que, como é sabido, se fundára com o fim d'eleva o preço de cobre, concentrando na sua mão a producção das principaes minas do globo.

Comquanto sejam avultadissimos os prejuizos derivados da infeliz especulação sobre o cobre, quer pela baixa do metal, quer pelo alto preço a que os capitalistas francezes compraram em Inglaterra acções de Rio Tinto e d'outras minas do mesmo metal, as difficuldades da praça de Paris não assumirão, segundo parece, as proporções d'um *krack* como o de janeiro de 1882.

Claro indício de que effectivamente assim succederá é a reposição de preços dos ultimos dias. Depois do panico, que chegou ao seu auge na ultima segunda-feira, a reflexão, por um lado, de muitos dos que se tinham deixado arrastar na corrente, e as ordens dos que, por outro lado, aguardavam uma occasião de comprar em boas condições, contribuíram poderosamente para que as cotações readquirissem o nivel perdido, ou, pelo menos, recuperassem grande parte das perdas dos dias anteriores.

Os fundos portuguezes foram dos que menos soffreram com a crise de Paris. Arrastados, como os demais, em todos os mercados na depressão geral, resistiram, no entanto, melhor que muitos d'entre elles, e foram dos que mais rapidamente se levantaram da baixa, cotando-se já de novo a 65 $\frac{5}{8}$ com tendencia para maior alta.

A depressão de cotações nos mercados externos não influuiu, porém, no interno, a não ser que porventura impedisse que a alta das inscripções se accentuasse mais, e bem assim a d'outros titulos do estado, os quaes, todos em relação aos preços de 28 de fevereiro, ou apresentam ligeira melhora, ou não offerecem variante apreciavel.

E' enorme a somma de capital á cata de emprego na nossa bolsa, e não é para estranhar a firmeza dos titulos de divida publica que aliás se reflecte nas cotações dos demais valores, todos activamente procurados e com tendencia para alta bem sustentada, visto que, sendo a maior parte das transacções realizadas na nossa praça para emprego definitivo, não ha o incentivo da realisação de lucros que é contrariada pela difficuldade d'obter em seguida novo emprego em condições favoraveis de rendimento seguro e sem esforço proprio.

O movimento do mercado financeiro interno concentra-se pois nas transacções para emprego e n'um diminuto numero d'arbitragens, rareiando de tal forma a offerta, que estas ultimas estão cada vez mais difficeis. O norte do reino, que era até aqui quem fornecia o mercado de papel do estado, especialmente inscripções desde que attingiam a cotação de 63, hoje que valem 64,50 já não esmaga a praça com ofertas avultadas, antes tem enviado ordens de compra.

Tem sido este o resultado das ultimas e brilhantes operações de credito do thesoiro, fazendo affluir ao mercado nacional importantes sommas e nivellando a taxa do juro com a dos mercados externos, tanto quanto possivel. As vantagens que d'ahi teem derivado para o credito nacional, para a economia publica e particular são evidentes. Assim o thesoiro tem dinheiro a preço modico, a camara municipal de Lisboa acaba de collocar 502 contos de divida fluctuante a 3,44 $\frac{0}{100}$, o commercio tem dinheiro a 4 $\frac{0}{100}$ e a menos para letras de primeira ordem, a industria encontra credito muito mais facilmente que outr'ora e os titulos de participação no capital da maioria das empresas são contados a preços altos.

Continuou a accentuar-se na quinzena a alta do papel bancario, que todo elle se cota a preço elevado. As acções da Sociedade Agricola e Financeira de Portugal já excederam o par, não apparecendo papel á venda, por se reputar inteiramente consolidada a situação do estabelecimento, graças á prudencia, tino e zelo, não desmentidos, da sua actual gerencia.

No mercado cambial não ha alteração digna de chronica a registrar. O papel é abundante, principalmente da divisa Londres e Paris. O cambio do Brazil está a 27 $\frac{15}{16}$.

Está annunciada a 11.^a imissão de bilhetes do thesoiro na importancia de 6:700 contos, para reembolso d'outros em circulação no mez de abril proximo nas seguintes datas:

Dia 4.....	1:340 contos
" 5.....	1:340 "
" 10.....	1:340 "
" 19.....	1:340 "
" 30.....	1:340 "

A abertura das propostas será em 27 do corrente.

Não representando a emissão novo appello ao mercado de disponibilidades, e sendo como são grandes os recursos da praça, decerto pue significará uma nova prova da consolidação do credito do thesoiro.

B. dos Santos.

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

BOLSAS	TITULOS	DIAS													
		1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	—
Lisboa ..	Acções C. ^{as} de Ferro Portuguezes	—	—	—	—	—	444.000	—	—	442.000	—	442.000	—	443.500	—
	» Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Carris de Ferro de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Ascensores	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Obrig. C. ^{as} de Ferro Portuguezes	—	90.000	—	—	90.000	—	—	—	89.000	—	—	—	—	—
	» Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez d'Africa	85.000	85.000	—	—	—	85.400	—	85.000	—	—	85.000	85.400	—	—
Paris ..	Acções C. ^{as} de Ferro Portuguezes	627,50	627,50	627,50	—	635	635	—	—	—	—	640	640	640	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	242,50	—	—	—	—	244,75	244	245	—	—	—	243,75	—	—
	» Norte de Hespanha	374,25	370	372,50	370	370	370	362,50	—	365	—	376	376	367	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	—	295	295	295	295	287,50	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	—	357,50	355	350	345	—	340	—	—	—	—	—	—	—
	Obrig. C. de Ferro Portuguezes	358	360	352,50	357,50	356,50	356,50	356	356,50	352	337	358	359	352,50	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	340	340	—	347,50	344	345	347	345	344	345	344	—	—	—
	» Norte Hespanha, 1. ^a hypotheca	—	384,75	383	382,50	384,75	384	381	—	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez Africa	476,50	476,50	476,50	476,50	476,50	476,50	476,50	476,50	476,50	476,50	476,50	476,50	342	—
Londres ..	Obrig. C. de F. Atravez Africa	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94,25	94 1/8	—
Amsterd ..	Obrig. C. de F. Atravez Africa	93,75	93,75	—	94,56	94,56	94,56	94,56	94,37	94,37	94	94,25	94,25	—	—
Bruxellas ..	Obrig. C. de F. Atravez Africa	94	94,50	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	—	—

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERIODO DE EX-PLORAÇÃO	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1889			1888			TOTAES		DIFFERENÇA A FAVOR DE	
		KIL.	TOTAES	KILO-METRI-CAS	KIL.	TOTAES	KILO-METRI-CAS	1889	1888	1889	1888
PORTUGAL											
Companhia Real	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	19 25	Fev.	580	53.290:000	94:879	580	45.560:000	78:354	400.450:000	357.340:000	42.810:000
	26 4	Março	»	54.420:000	93:340	»	50.470:000	87:047	454.270:000	407.240:000	46.460:000
	19 25	Fev.	82	4.642:000	56:243	75	3.972:000	52:960	33.625:000	22.396:040	11.228:990
	26 4	Março	»	5.584:000	68:097	»	4.726:480	63:045	39.209:000	27.422:490	12.086:840
	19 25	Fev.	432	2.894:000	49:039	97	4.680:900	47:328	20.907:000	9.157:900	11.749:100
	26 4	Março	»	3.525:000	23:490	»	4.742:720	47:656	24.432:000	10.870:620	13.564:380
	5 14	Fev.	364	42.738:720	35:287	335	44.535:500	34:434	67.597:290	60.360:245	7.237:045
	12 18	»	»	44.399:280	34:576	»	8.532:080	25:168	78.996:570	68.892:325	10.104:245
	15 24	Jan.	353	43.278:257	37:645	345	43.426:473	38:947	44.420:340	40.644:944	808:426
Sul e Sueste	12 18	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Minho e Douro	15 24	Jan.	353	43.278:257	37:645	345	43.426:473	38:947	44.420:340	40.644:944	808:426
Beira Alta	12 18	Fev.	253	8.744:773	34:552	253	5.397:434	24:333	54.204:882	44.835:046	9.349:836
Guimarães	8 14	Jan.	34	763:440	22:454	34	853:890	25:414	1.668:760	1.586:700	82:060
	15 24	»	»	703:240	20:682	»	809:470	23:807	2.374:970	2.396:470	24:200
	22 28	»	»	740:530	20:897	»	832:040	24:474	3.082:500	3.228:240	445:740
HESPAÑHA											
			Pesetas	Peset.º		Pesetas	Peset.º	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Hespanha	19 25	Fev.	2776	4.232:895	444	2776	772:446	278	9.332:467	8.408:888	1.223:579
	26 4	Março	»	4.073:856	386	»	826:854	298	10.406:323	8.935:743	1.470:580
Madrid-Zaragoza-Alicante	19 25	Fev.	2672	4.038:862	388	2672	941:374	332	7.322:049	7.314:040	8:009
	26 4	Março	»	946:496	342	»	889:285	332	8.238:245	8.203:295	34:920
Andaluzes	12 18	Fev.	793	248:344	342	793	493:634	244	4.644:830	4.398:556	246:274
Madrid-Caceres Portugal	19 25	Fev.	429	49:794	446	429	44:246	403	445:552	379:675	65:877
	26 4	Março	»	52:645	422	»	56:427	436	498:497	435:802	62:395

(1) Compreheende 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 Alfanellos.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

NOVA COMPANHIA
DOS ASCENSORES MECHANICOS DE LISBOA*Sociedade anonyma de responsabilidade limitada*

A pedido dos corpos gerentes convoco a reunião extraordinaria da assemblea geral d'esta companhia para o dia 27 do corrente, ás 7 horas da noite, na rua da Prata, 234, 1.º andar, afim de ser consultada e deliberar-se sobre a emissão de obrigações, na conformidade do art. 10.º dos estatutos.

Lisboa, 9 de março de 1889.

O PRESIDENTE DA ASSEMBLÉA GERAL.

A. J. Gomes Netto.

COMPANHIA REAL PROMOTORA
DA AGRICULTURA PORTUGUEZA

Capital 1.200:000\$000 réis

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

São convidados os srs. accionistas que compõem a assemblea geral ordinaria, nos termos do artigo 22.º dos estatutos, a reunirem-se no escriptorio da sede da Companhia, ala poente do mercado 24 de Julho, no dia 30 do corrente, pelas oito horas da noite, para apresentação do relatorio da direcção, parecer do conselho fiscal e proceder á eleição de um director effectivo e de um substituto.

Lisboa, 13 de março de 1889.

O PRESIDENTE DA ASSEMBLÉA GERAL

Marquez da Foz.

PASSAGEM DA PRINCEZA

Foi apresentado, em sessão da commissão executiva da camara municipal de Lisboa, um requerimento do sr. Emile Boussard, do qual é representante o sr. dr. Domingos Pinto Coelho, pedindo a concessão, para si ou para a companhia que formar sem subvenção, e pelo praso de 50 annos, de uma galeria, que se denominará: « Passagem da Princeza Amelia » para ligar a rua do Principe com o largo do Corpo Santo, na extensão de 600 metros, tendo 9,º de altura e 10,0 de largura sendo 4,0 para passeios e 6,0 para leito.

O requerente obriga-se a ter a passagem illuminada a *giorni* empregando cumulativamente ou alternadamente o gaz e a luz electrica.

A construir a passagem dentro do praso de um anno, entregando-a á camara findo o praso dos 50 annos.

A tabella dos preços é a seguinte, que o proponente poderá reduzir:

Cavalleiros e peões 20 réis.

Carruagens 40 réis.

Americanos, Riperts ou quaesquer outros carros 200.

A cargo da camara fica unicamente obter a expropriação por utilidade publica do predio na rua do Principe onde hoje existem umas sentinas e de um outro no largo do Corpo Santo, onde o requerente se propõe construir dois porticos monumentaes.

Além d'esta concessão pede o requerente o praso de dois annos para proceder aos estudos de outras ligações entre a Praça de Luiz de Camões, onde será estabelecido um *rond-point* na vertical d'esta praça desembocando, além dos pontos já indicados, na Praça de S. Bento em frente do mercado e no largo do Conde Barão.

O requerimento acha-se affecto á repartição technica da camara para emittir parecer.

LINHAS PORTUGUEZAS

O ramal d'Alfarellos. — Estão a concluir os trabalhos d'um ramal que ha de ligar a Figueira com a linha do norte. A ponte que constituia o unico obstaculo á ligação com aquella estação (Alfarellos) está terminada, e já dá passagem ao material rolante empregado na conclusão do ramal, ao qual apenas falta a balastragem em 10 kilometros, do Moinho do Almocharife á ponte de Soure.

Algarve. — Vae ser dirigida ao sr. ministro das obras publicas uma representação com muitas assignaturas pedindo para se estabelecer desde já um comboio semanal desde a estação das Amoreiras até Faro, enquanto não fôr aberta definitivamente ao publico a via ferrea do Algarve.

Falla-se em que sua alteza o principe real irá ao Algarve assistir á inauguração.

Loanda a Ambaca. — Por noticia telegraphica, sabe-se que estão concluidos mais dez kilometros (k. 70) do caminho de ferro de Loanda a Ambaca, tendo attingido a estação de Cabiri. Parace que a companhia tenciona pedir auctorisação ao governo para prolongar a exploração desde já até Cabiri, sem encargo algum de garantia de juro, pelos dez kilometros, começo da segunda secção.

Minho e Douro. — Tomou posse do lugar de chefe do movimento do caminho de ferro do Minho e Douro o engenheiro sr. Affonso Cabral.

Tambem tomou posse do lugar de chefe do trafego do mesmo caminho de ferro o sr. Simões Ferreira.

Ascensor da Graça. — Começaram já a demolir na rua Direita da Graça alguns predios, para assentamento das linhas do elevador.

Os moradores do lado oriental do bairro da Graça vão pedir á companhia dos elevadores para estabelecer uma linha sobre a rua das Beatas, terminando na rua da Gloria.

COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

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

(Continuado do numero antecedente)

Depreciações

Foram tomadas em conta diversas depreciações do material na importancia de 3:589\$654 réis, ou mais 2:779\$675 réis do que no anno anterior, avultando as que resultaram do levantamento de diversos troços de linhas, por motivo das alterações que foi necessario executar nas linhas existentes.

Caixa de soccorros

O saldo d'esta caixa, no anno findo, era de 2:774\$170 réis, ou mais 8\$560 réis do que no fim do anno anterior.

Foi levada a credito d'esta caixa, durante o anno, a quantia de 946\$450 réis, em conformidade das resoluções tomadas pela assemblea geral, e a debito da mesma caixa a quantia de 937\$890 réis, sendo 300\$000 por subsidio á associação dos empregados da companhia, votado pela assemblea geral na sua sessão de 16 de março ultimo, e 637\$890 réis por subsidios a empregados que temporariamente se haviam impossibilitado.

Julgamos acto de boa administração continuar a prestar auxilio á associação dos empregados da companhia carris de ferro de Lisboa, e por isso propomos que da caixa de soccorros lhe seja este anno abonada a quantia de 500\$000 réis.

Segunda secção

Depósitos e celleiros

Havia no deposito, no fim do anno, carris, madeiras e outros materiaes necesarios para os diversos serviços, na importancia de 20:845\$928 réis, isto é, menos 1:509\$550 réis do que no anno anterior.

Existiam nos celleiros forragens na importancia de 25:170\$659 réis, isto é, menos 4:267\$301 réis do que no anno anterior.

Não poderam, no decurso do anno, ser adquiridas todas as forragens por preços tão favoráveis como no anno anterior, o que foi devido á elevação dos direitos por virtude da nova pauta das alfandegas, approvada por decreto de 22 de setembro de 1887, e por motivo da carta de lei de 19 de julho de 1888; notando que nos primeiros mezes do anno tivemos de pagar o imposto do consumo sobre a palha, do qual estivemos isentos desde o principio da companhia, e que, se nos ultimos cinco mezes não estivemos sujeitos a esse imposto, em rasão d'aquella lei, a escassez d'essa forragem foi tal que n'este periodo ainda o preço da sua aquisição foi mais alto (mappas n.º 5 e 6).

Repartição technica

Primeira secção

Movimento

Fez-se a nossa exploração conforme os horarios approvados e publicados, e mais o serviço exigido pelas necessidades do publico, em harmonia com os elementos de que podiamos dispor, e que successivamente foram sendo accrescentados, e fez-se com a regularidade que é possível, em uma cidade onde as ruas são estreitas, e em que os nossos carros se acham a cada passo embaraçados em seu movimento, por numerosos vehiculos, especialmente os de carreira, apesar das posturas municipaes a este respeito promulgadas e dos esforços empregados pelas respectivas aucteridades para as fazer executar, notando que n'estes ultimos mezes uma circumstancia, felizmente transitoria, o assentamento da canalisação da sociedade do gaz de Lisboa, tornou naturalmente impossivel o exacto cumprimento dos nossos horarios.

Percorreram os nossos carros durante o anno 2.872:104 kilometros, isto é, mais 167:261 kilometros do que no anno anterior, tendo se dado o augmento por maior serviço, tanto nas vias ferreas como fóra d'ellas, e especialmente na carreira do Poço do Bispo, a qual desde o 1.º de junho é exclusivamente feita pela nossa companhia, por haver cessado desde essa epoca a concorrência dos outros vehiculos.

Venderam se nos nossos carros 4.924:612 bilhetes, ou mais 275:768 bilhetes do que no anno anterior.

E reduzindo-se á mesma unidade de bilhetes annuaes as diferentes classes de bilhetes pessoaes, temos que no anno se venderam 4:026 d'estes bilhetes, e no anno anterior 3:210, isto é, mais 816.

Observaremos que o numero de bilhetes de 80 réis foi maior do que no anno anterior, e que o augmento se deu na carreira do Poço do Bispo, e foi tal que não só compensou, mas até excedeu a diferença de 42 bilhetes diarios, termo medio, para menos, occorrida na carreira de Belem, sendo esta diferença largamente justificada pelo maior numero de bilhetes pessoaes, e pelo facto de haver sido supprimida a feira de Belem; e observaremos ainda que nos dois ultimos mezes do anno o numero de bilhetes de 80 réis, vendidos na carreira de Belem, foi maior do que havia sido no periodo correspondente do anno anterior.

Confirmadas as nossas previsões sobre a utilidade dos revisores, augmentámos successivamente o seu numero e d'este modo pudemos sem maiores difficuldades vencer as resistencias que naturalmente se oppõem a todas as innovações, especialmente em assumptos de fiscalisação.

Importaram os gastos do movimento em 91:288\$729 réis, ou mais 5:813\$307 réis do que no anno anterior, sendo essa diferença justificada pelo augmento do serviço.

Até o dia 28 d'este mez foram tomados para o corrente anno 4.185 bilhetes.

Temos pois até esta data mais 602 do que em igual periodo do anno anterior.

E o numero de bilhetes vendidos nos carros, apesar das condições excepçionaes em que a exploração tem sido feita este mez, pouco differe em igual periodo, sendo contudo maior.

Dentro em poucos dias submeteremos á approvação da camara, nos termos do contrato, um novo horario do nosso serviço ordinario, no qual esperamos serão corrigidos quanto possível os defeitos existentes no horario antigo, determinados, entre outras causas, pelas novas circumstancias em que actualmente é feito o movimento dos nossos carros (mappas n.º 2 e 9).

Segunda secção — material e obras

Construção de linhas

Construíram-se durante o anno as linhas na rua do Amparo, lado oriental do Rocio e rua Augusta; de Algés a Ribamar em substituição da existente; as linhas de resguardo na rua de S. Bento, no Terreiro do Paço, na Bica do Sapato, e o prolongamento da linha na rua de Vasco da Gama. Ao todo 2:315\$13 de via ferrea, na importancia de 12:596\$276 réis.

Levantaram-se, pelas razões já dadas, 1:008\$10 de linhas, na importancia de 4:088\$491 réis, e por este motivo a extensão total d'ellas augmentou só 1:307\$3, e o seu valor 8:507\$885 réis.

Ficaram pois no fim do anno assentes 41:547\$073 de vias ferreas, na importancia de 268:546\$622 réis, á rasão de 6\$463,569 réis por metro, sendo: na actual area da cidade 40:842\$69 em um trajecto de 22:394\$43, e fóra d'ella 705\$04 em um trajecto de 599\$10, notando que se achavam assentes 210\$2 fóra da via publica dentro da estação do caminho de ferro em Alcantara (mappas n.º 1 e 7).

Edificios e terrenos

Era o valor dos nossos edificios e terrenos, no fim do anno, na importancia de 260:292\$037 réis, ou mais do que no anno anterior 517\$295 réis, que tanto custou a appropriação para cavallariça de um telheiro existente na estação do Arco do Cego.

Carruagens

Possuia a companhia, no fim do anno, 151 carruagens no valor de 115:033\$939 réis, ao preço medio por cada uma de 761\$814 réis, isto é, mais 4 carruagens do que no anno anterior, tendo sido o seu custo de 3:124\$448 réis (mappas n.º 1, 7 e 8).

Moveis, utensilios e ferramentas

E' o valor dos existentes, segundo o inventario no fim do anno, de 21:014\$922 réis, ou mais 138\$325 réis do que no anno anterior (mappas n.º 1, 2 e 7).

Officinas — via e obras

As officinas, via e obras, produziram obra nova e reparações na importancia de 58:446\$476 réis, ou mais réis 10:793\$811 do que no anno anterior.

Os saldos, representando o material a seu cargo, eram nas officinas 3:129\$511 réis, e em via e obras 1:811\$391 réis (mappas n.º 1 e 7).

Conservação do material

Custou a conservação do material fixo e circulante 45:222\$657 réis, isto é, mais 3:805\$158 réis do que no anno anterior.

Avulta n'esta conta a despeza com a conservação das calçadas e ruas, como já referimos, e a despeza com a conservação das carruagens, que se elevou á somma de 19:334\$883 réis (mappa n.º 2 e desenvolvimento C).

Estudos para novas linhas

Creou-se esta conta para ser debitada pelas despesas que se fizerem com os estudos das linhas em projecto, e n'este anno essas despesas montaram a 878\$210 réis.

Tercera secção

Cavallariças

Despendeu-se pela conta de cavallariças a quantia de réis 135:228\$619, ou mais 9:090\$479 réis do que no anno anterior, sendo essa diferença justificada por ter sido a media diaria dos animaes de 1:051, ou mais 59 do que no anno anterior, e de ter sido mais elevado o preço da ração pelas rasões já dadas.

A despeza media por animal foi de 375,22, ou mais 12,020 do que no anno anterior, pouco mais do que a diferença no preço da ração (mappas n.º 2 e 9 e desenvolvimento B).

Gado

Existiam, no fim do anno de 1887, 1:014 animaes, ao preço medio de 115\$708 réis cada um, e todos no valor de.....

117:328\$187

Adquiridos durante o anno 183 ao preço medio de 111\$986 réis, e todos no valor de.....

20:493\$000

E' o total.....

137:821\$187

Deduzindo o valor de 112 animaes saídos por morte e venda, cada um ao preço medio de 118\$803 réis, e todos na importancia de.....

13:305\$917

E' a diferença....

124:515\$270

a qual apresenta a existencia dos animaes no fim do anno em numero de 1:085, ao preço medio de 114\$761 réis.

A importancia da perda por morte e venda dos animaes foi de 11:329\$067 réis, isto é, mais 1:501\$152 réis do que no anno anterior, sendo a diferença no numero dos animaes de mais 14 (mappas n.º 1, 9 e 10).

Trabalho do gado

O percurso medio diario do animal em effectivo serviço foi de 24\$698.

No anno anterior havia sido de 24\$602 (mappa n.º 12).

Alimentação do gado

Distribuíram-se durante o anno 384:910 rações para cavallariças, enfermarias e para o gado no serviço do transporte das terras, no valor total de 105:565\$486 réis, custando cada uma, termo medio, 274,263 réis.

No anno anterior haviam sido distribuidos 362:317 rações no valor de 95:016\$314 réis, custando cada uma, termo medio, réis 262,246.

Custou, portanto, a alimentação do gado no anno mais

10:549\$172 réis do que no anno anterior, sendo esta differença justificada pelo maior numero de rações que se distribuíram e pelo preço mais elevado de cada uma, em rasão das causas já referidas.

Arreios

Importaram, no fim do anno, segundo os inventarios, em réis 11:000\$800, isto é, em mais 126\$550 réis do que no anno anterior.

Quarta secção

Veterinaria

Importou a despesa a cargo d'esta secção em 2:936\$569 réis, ou mais 178\$299 réis do que no anno anterior.

A media diaria dos animaes doentes foi de 39 ou 3,717 por cento sobre a media diaria dos existentes, tendo sido no anno anterior de 40, ou 4,03 por cento.

A perda por morte foi em numero de 34 ou 3,235 por cento, tendo sido no anno anterior de 40, ou 4,03 por cento.

Devemos observar que no principio do anno grassava no gado da companhia a epizootia de gripe, e que no fim se desenvolveu outra, a pododermite phlegmonosa epizootica. A primeira terminou nos fins de fevereiro, e esta ultima, depois de haver tomado o seu maior incremento no dia 7 do corrente mez, acha-se agora em declinação. Estas epizootias causaram-nos prejuizo, não tanto pela mortalidade, como pelo grande numero de animaes que ao mesmo tempo foram affectados, e tanto assim que d'esta ultima doença ainda não houve uma só perda por morte (mappas n.º 11, 13 e 14, e desenvolvimento C).

Situação economica

Em 31 de dezembro de 1888 estava applicada por conta do capital a quantia de 924:609\$468 réis, distribuida pela seguinte forma:

Capital fixo

Concessão.....	50:000\$000	
Construção de linhas.....	268:546\$622	
Edificios e terrenos.....	260:292\$037	
Carruagens.....	115:033\$939	
Gado.....	124:515\$270	
Instalações electricas.....	14:411\$151	
Arreios.....	11:000\$800	
Moveis, utensilios e ferramentas.....	21:014\$922	864:814\$741

Capital circulante

Caixa.....	5:905\$497	
Celleiros.....	25:170\$659	
Depositos.....	20:845\$298	
Officinas.....	3:129\$511	
Via e obras.....	1:811\$391	
Estudos para novas linhas.....	878\$210	
Juros e rendas adiantadas.....	2:054\$161	59:794\$727

Total..... 924:608\$468

Sendo o capital realisado..... 600:000\$000

E' a differença..... 324:609\$468

a qual se acha applicada, alem do capital realisado.

Esta differença está representada no nosso passivo pelas seguintes verbas:

Fundo de reserva.....	84:000\$000
Dividendos.....	2:430\$050
Contas correntes.....	135:558\$835
Caixa de soccorros.....	2:774\$170
Contribuições a pagar.....	1:589\$973
Bilhetes pessoas para 1889.....	70:934\$250
Ganhos e perdas.....	27:322\$190
Total.....	324:609\$468

Estavam, pois, applicados no fim do anno, por conta do capital, mais 23:732\$687 réis do que no anno anterior, tendo sido augmentado o capital fixo em 23:740\$422 réis, e diminuido o capital circulante em 7\$735 réis.

Lucro

Foi o rendimento geral do anno 376:262\$065 réis, a despesa de 327:253\$648 réis, e portanto o lucro de 49:008\$417 réis.

No anno anterior havia sido o rendimento de 343:171\$594 réis, a despesa de 303:063\$417 réis, e o lucro de 40:108\$447 réis.

A relação da despesa para o rendimento foi de 86,975 por cento, tendo sido no anno anterior de 88,313 por cento.

O rendimento por kilometro-carro foi de 131.006 réis, tendo sido no anno anterior de 126,827 réis.

A despesa, em relação á mesma base, foi de 113,942 réis, tendo sido no anno anterior de 112,044 réis.

O lucro por kilometro-carro foi de 17,064 réis, tendo sido no anno anterior de 14,822 réis.

(Continúa).

ARREMAÇÕES E CONCURSOS

ADMINISTRAÇÃO GERAL DOS TABACOS

Arrematações de tabacos em rama

Esta administração recebe propostas em carta fechada até á 1 hora da tarde do dia 9 d'abril de 1889, para o fornecimento em arrematação de 640:000 kilos de tabaco em rama, de diferentes qualidades, devendo até esse dia acharem-se as amostras respectivas na alfandega de Lisboa.

As condições da arrematação acham-se patentes no escriptorio da administração, todos os dias não feriados, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Remettem-se as condições a todos aquelles que as pedirem.

Lisboa e Administração Geral dos Tabacos, em 12 de dezembro de 1888.

Pelo conselho da Administração Geral dos Tabacos.

O ADMINISTRADOR

Alfredo Mendes da Silva.

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

Faz-se publico que pela 1 hora da tarde do dia 6 do mez de maio do corrente anno serão abertas perante o ex.^{mo} governador civil do districto de Lisboa, as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de um navio de ferro, movido a vapor, destinado ao transporte de passageiros.

As condições do fornecimento e da arrematação podem ser examinadas na direcção de exploração dos caminhos de ferro do sul e sueste, largo do Carmo n.º 32, em todos os dias que não forem feriados, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 6 de março de 1889.

O DIRECTOR

J. P. Tavares Trigueiros.



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.º

Germano Serrão Arnaud

POZZOLANA DOS AÇORES

OU

CIMENTO HYDRAULICO

GERMANO SERRÃO ARNAUD

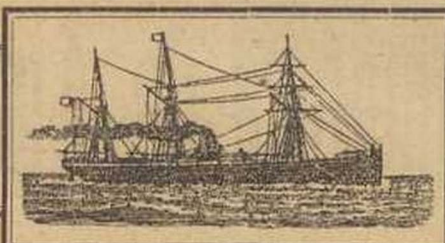
Lisboa — Caes do Sodré, 84, 2.º

Material approvado por todos os engenheiros, nacionaes e es, trangeiros, para obras hydraulicas, taes como: aqueductos, cannos-tanques, muralhas, poços, dokas, 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, o 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 encaçamento 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 5 kilogrammas a quantidade minima para vendas.

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

	Réis	1.ª classe		3.ª classe	
		Ida	Ida e volta	Ida	Ida e volta
Pernambuco.....		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\$000

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.

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 e aparelhos 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.

Nicaise & Delcuve

LA LOUVIÈRE — BELGICA

OFFICINAS DE

CONSTRUÇÕES METALLICAS

PONTES, COBERTURAS, GAZOMETROS

Material fixo e circulante de caminhos de ferro e tramwais

Cruzamentos e mudanças de via

Parafuzos — Escapulas. — Chapins e barretas

Basculas para wagons. — Reservatorios

Signaes. — Placas rotatorias

Pontes rotatorias para machinas. — Discos

Gruas hydraulicas

Carruagens, Wagons, Wagonetes, Tenders

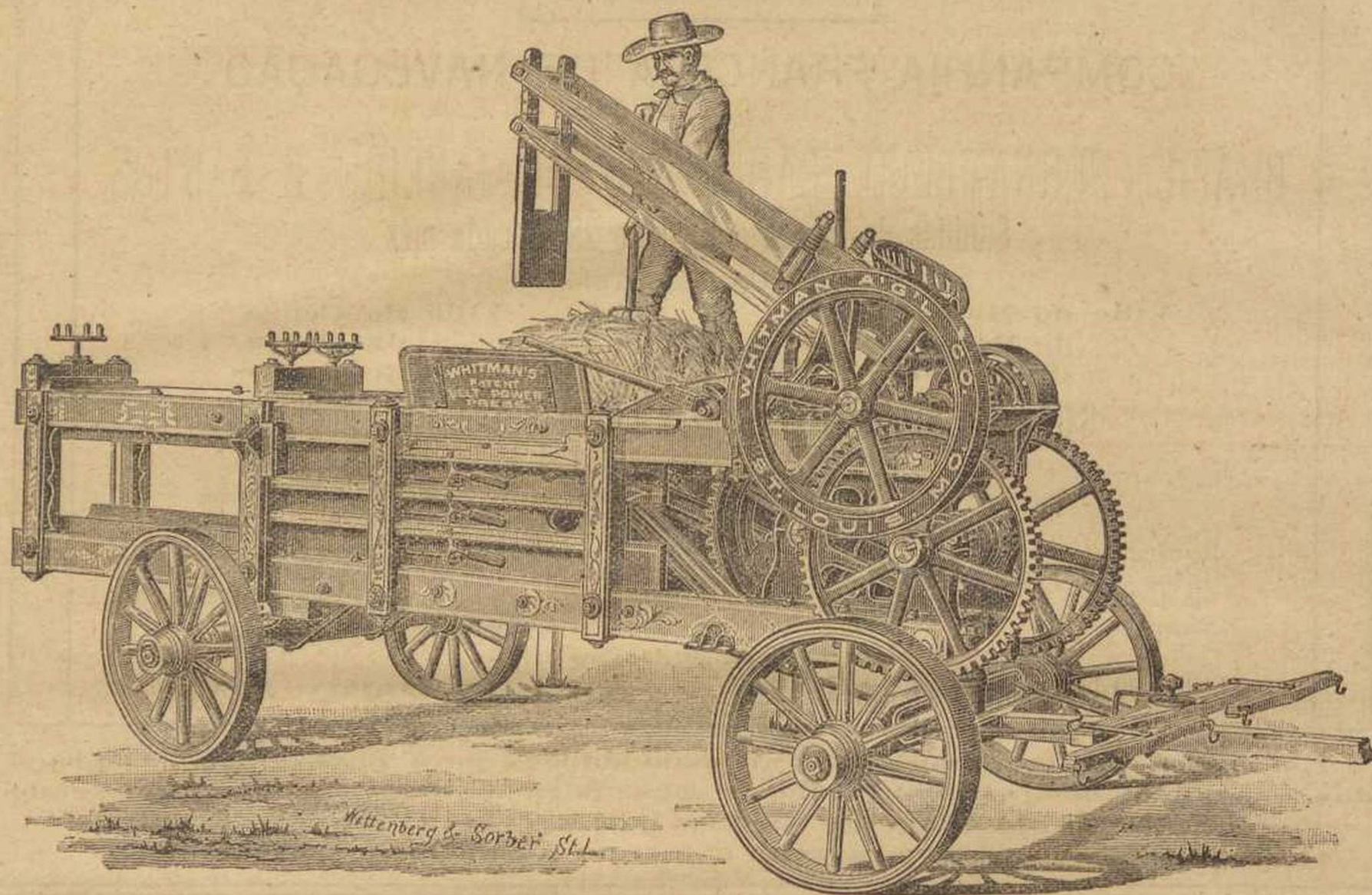
Especialidade de roda e om centro de ferro forjado
Systema privilegiado

Guindastes moveis. — Peças de forja
Fundição de ferro e cobre

Privilegio para um systema de guindaste movel com contrapeso de equilibrio automatico e leito de rotação ou fixo, todo em ferro e aço.

Nicaise & Delcuve

Companhia Real Promotora da Agricultura Portuguesa



PRENSAS COMPRESSORAS DE ALHA E FENO WHITMAN

PREMIADAS EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

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

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

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

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

Os fardos ficam impermeaveis e incombustiveis.

UNICOS REPRESENTANTES EM PORTUGAL

A Companhia Real Promotora da Agricultura Portuguesa.

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

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

Construcção simples—Acção energica—Conservação facil

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

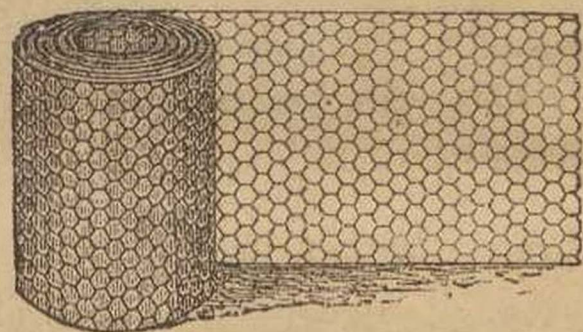
AGENCIA GERAL PARA HESPAÑA E PORTUGAL—156 Boulevard Margenta—PARIS

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.

CASA FUNDADA EM 1854



FRANCISCO RIVIERE

BARCELONA E MADRID

Officinas em SAN MARTIN DE PROVENSALS (Barcelona)

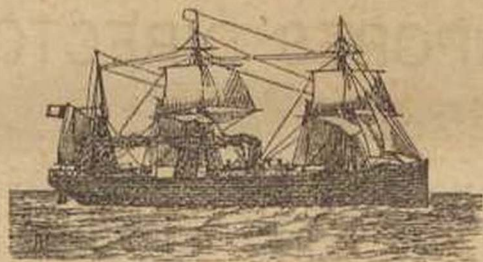
MANUFACTURA DE TECIDOS METALLICOS

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 peneireiro, por grosso.

Pedir catalogos e preços correntes aos escriptorios

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



EMPRESA AFRICANA

DE

NAVEGAÇÃO A VAPOR

CARREIRA REGULAR

ENTRE

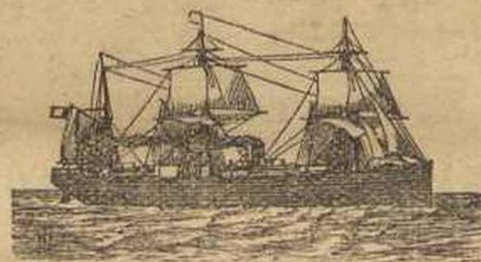
LISBOA e os portos da AFRICA OCCIDENTAL

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

Os AGENTES

Henry Burnay & C.^a

10, RUA DOS FANQUEIROS, LISBOA.



Carreira Regular de Vapores

ENTRE

Lisboa e Bordeus

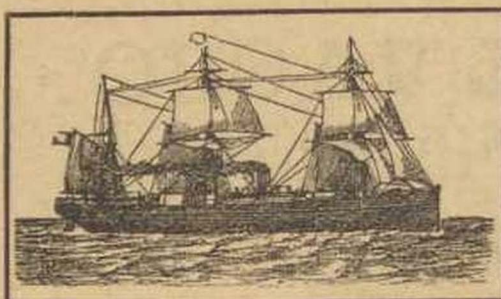
Servida pelos vapores

Kolga.....	capitão	<i>Appelgren</i>
Corfitz Beckfrüis.....	»	<i>Khysell</i>
Trelleborg.....	»	<i>Pettersson</i>
Gustalf Tilberg.....	»	<i>Axelsen</i>
Pollux.....	»	<i>Westerberg</i>
Castor.....	»	<i>Mastson</i>

AGENTES

Henry Burnay & C.^a—Lisboa

Prytz & C.^a—Bordeus



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

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 sahidas dos paquetes de Lisboa effectuam-se

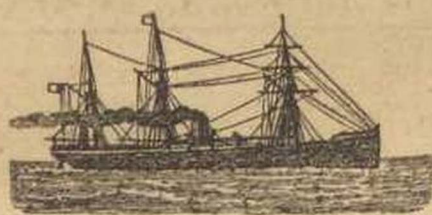
Para a **Madeira** e as **Antilhas**, Em 13 de cada mez.

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.^a

10, Rua dos Fanqueiros, LISBOA



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY (MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 18 de março o paquete Tamar
Para Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro e Santos

Em 25 de março o paquete «Tagus»
Para S. Vicente, Montevideo e Buenos-Ayres

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

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

AGENTES

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

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

AGUSTO 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, Caceres, Plasencia, Naval moral, Talavera de la Reina e Madrid

AGENTES

EM LISBOA

Ernesto George

R. do Ferregal de Cima, 2

EM MADRID

Cezar Fereal

Calle da la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

August Blumenthal - HAMBURGO

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Linhas de Leste, Norte, Cintra-Torres, Torres-Figueira e Alfarellos, Rames de Caceres e Coimbra

TARIFA ESPECIAL N.º 8 — GRANDE VELOCIDADE

para transporte de

PEQUENOS VOLUMES OU PACOTES

de peso não superior a

10 KILOGRAMMAS

DESDE 15 DE MARÇO DE 1889

Pelo transporte de cada volume entre duas estações quaesquer das linhas da rede portugueza da Companhia Real, comprehendidas as despesas accessorias e de guia e registro, bem como o imposto para o Thesouro:

Até 5 kilogrammas Réis 50

De mais de 5 até 10 kilogrammas „ 100

Cada volume expedido de uma estação da linha para uma das estações Centraes de Lisboa ou Porto, ou vice-versa:

Até 5 kilogrammas Réis 70

De mais de 5 até 10 kilogrammas „ 140

Cada volume expedido de uma para outra das referidas Centraes:

Até 5 kilogrammas Réis 90

De mais de 5 até 10 kilogrammas „ 180

Condições

1.ª Esta tarifa é applicavel a quaesquer volumes ou pacotes de recovagens ou mercadorias, comtanto que não conttenham dinheiro, valores ou materias inflammaveis.

2.ª As remessas taxadas por esta tarifa só poderão ser expedidas em porte pago á partida, e seguirão ao seu destino pelo primeiro comboio de passageiros que partir na direcção do destino das remessas, comtanto que estas sejam apresentadas na estação expedidora tres horas, pelo menos, antes da partida do comboio.

3.ª Não se accitam desembolsos sobre estas remessas.

4.ª Os volumes deverão ser marcados exteriormente pelos expedidores, indicando distinctamente o seu destino, bem como o nome e residencia do consignatario, para evitar que uns se confundam com outros de identica fôrma ou natureza.

5.ª A reexpedição de qualquer remessa comprehendida nas condições d'esta tarifa para a estação expedidora ou para outra qualquer d'esta linha, só poderá effectuar-se mediante a entrega da respectiva senha á estação destinataria, e o pagamento prévio da taxa de transporte, bem como de todos os debitos que gravem a remessa por direitos de armazenagem, alfandega, etc., considerando-se a reexpedição como se fôra uma nova expedição.

6.ª A Companhia não responde pelas differenças de peso dos volumes, salvo quando o estado exterior d'estes indique ter havido avaria ou defraudação durante o tempo em que estiveram em poder da Companhia. Exceptuam-se as avarias por natureza de genero ou influencia athmospherica, pelas quaes a Companhia declina toda a responsabilidade por completo.

No caso de perda ou extravio, salvo o caso de força maior, a Companhia pagará a devida indemnisação, limitada, porém, ao valor maximo de 4.000 réis por cada kilogramma.

7.ª A Companhia declina toda e qualquer responsabilidade pelas expedições cujo acondicionamento não garante convenientemente o resguardo da mercadoria.

8.ª Todos os volumes que não preencham as condições d'esta tarifa, embora não excedam o limite do peso n'ella fixado, serão taxadas pela tarifa geral.

9.ª Ficam em vigor todas as condições de applicação das tarifas geraes de grande velocidade, e as suas disposições communs á grande e pequena velocidade, em tudo que não sejam contrarias ás disposições da presente.

10.ª Esta tarifa será applicada de officio sempre que o expedidor não peça na sua nota de expedição a applicação da tarifa geral, ou de outra especial que possa convir-lhe.

11.ª Fica pela presente annullada a tarifa especial n.º 8 de grande velocidade de 16 de dezembro de 1882.

Lisboa, 20 de Fevereiro de 1889.

O Director da Companhia

Pedro Ignacio Lopes

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES
e
Sociedade dos caminhos de ferro de Madrid - Caceres - Portugal

TARIFA ESPECIAL M. L. N.º 7—PEQUENA VELOCIDADE
para transporte de

Phosphatos de cal, superphosphatos, cal,
pedra para cal,
areia branca e preta, pedra de construção,
terras, carvão mineral, briquetes,
e outros aglomerados e coke

por wagon completo de 8:000 kilogrammas ou pagando como tal

Desde 15 de Março de 1889

Designação das mercadorias	Estações de procedencia e de destino	Preço de transporte por tonelada e kilometro
§ I PHOSPHATOS DE CAL E SUPERPHOSPHATOS	De qualquer estação das linhas de Leste, Norte e ramaes de Caceres e Coimbra a qualquer outra da rede de Madrid-Caceres-Portugal ou vice-versa. Sendo o percurso minimum 200 kilometros ou pagando como tal..	Réis 7,893
§ II CAL, PEDRA PARA CAL, AREIA BRANCA E PRETA, PEDRA DE CONSTRUÇÃO E TERRAS	De qualquer estação das linhas de Leste, Norte e ramaes de Caceres e Coimbra a qualquer outra da rede de Madrid-Caceres-Portugal, ou vice-versa. Até 200 kilometros (sendo o percurso minimum 50 kilometros ou pagando como tal) Além de 200 kilometros (sem que a taxa por tonelada possa ser inferior a 4\$579 réis).....	Réis 7,893 » 7,20
§ III CARVÃO MINERAL, BRIQUETES, E OUTROS AGLOMERADOS E COKE	De Lisboa ás estações seguintes, sem reciprocidade	Preço por tonelada de 1:000 kilogrammas
	Arroyo	Réis 2\$520
	Caceres	» 2\$700
	Plasencia	» 2\$880
	Navalmoral.....	» 3\$240
	Talavera.....	» 3\$600
	Torrijos	» 3\$780
	Cabañas	» 3\$960
	Leganés	» 4\$140
	Madrid	» 4\$500

Condições

1.^a Nos preços da presente tarifa estão comprehendidos os gastos de transporte e os de transmissão d'uma para outra linha.

Não estão porém comprehendidos:

- (a) As despesas de operações, formalidades e direitos nas alfandegas.
- (b) Os impostos para o Governo hespanhol, e sello para o Governo portuguez (20 réis por expedição).
- (c) Os direitos de guia e registro para a Companhia portugueza (20 réis por expedição).

2.^a Esta tarifa será applicada por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas.

3.^a As expedições de phosphatos em bruto, areia branca e preta, e terras só serão accites em porte pago á partida.

4.^a As Companhias Combinadas reservam-se o direito de ampliar os prazos legais do transporte das mercadorias taxadas por esta tarifa, até um dia mais por fracção indivisivel de 200 kilometros de percurso, sem que por este facto possa haver direito a reclamação alguma.

5.^a As operações de carga e descarga serão de conta do expedidor e consignatario respectivamente, os quaes deverão verifical-as dentro do prazo de vinte e quatro horas, contadas desde o momento em que o wagon seja posto á sua disposição para esse fim.

Decorrido este prazo sem que as tenham effectuado, as Companhias cobrarão pelo estacionamento do material 45 réis (0,25 pesetas) por wagon e hora que houver de demora, podendo mandar proceder á carga e descarga da mercadoria, cobrando por qualquer das operações 90 réis (0,50 pesetas) por tonelada.

6.^a As Companhias Combinadas declinam toda a responsabilidade pelas quebras naturaes das mercadorias transportadas nas condições da presente tarifa.

7.^a O pagamento das sommas que por qualquer titulo gravem as mercadorias, deverá satisfazer-se na estação de partida, na occasião da expedição ou na de chegada antes da mercadoria ser retirada dos cães do Caminho de ferro, logar onde, n'este caso, deverá fazer-se o repeso ou reconhecimento dos volumes, sendo inadmissivel toda a reclamação logo que a mercadoria tenha sido retirada dos armazens e em conformidade com as leis em vigor.

8.^a A presente tarifa será applicada de officio salvo quando os expedidores sollicitem na sua nota de expedição a applicação d'outra que seja tambem applicavel á mesma mercadoria e no percurso a que a expedição se destina.

9.^a O cambio d'esta tarifa é de 180 réis por peseta para todas as cobranças quer effectuadas em Portugal quer em Hespanha.

10.^a Ficam em vigor as condições da tarifa geral de cada uma das linhas em tudo que não sejam contrarias ás disposições da presente.

LIVRE TRANSITO EM PORTUGAL

Gosam do beneficio de livre transito as mercadorias que tenham de atravessar Portugal:

- 1.^o Procedentes de Hespanha com destino a outros pontos de Hespanha;
- 2.^o " " qualquer outro paiz, com destino a Hespanha;
- 3.^o " " Hespanha ou outro paiz além de Hespanha, com destino a Lisboa, Porto, Elvas, Marvão e Valença do Minho.

As procedentes de Hespanha ou qualquer outro paiz, com destino a qualquer estação intermedia devem ser despachadas nas Alfandegas de Lisboa, Porto, Elvas ou Marvão.

OPERAÇÕES ADUANEIRAS

As remessas devem ser acompanhadas de tres exemplares da nota d'expedição para observancia e cumprimento das formalidades aduaneiras, em conformidade com as leis em vigor.

Serão de conta e responsabilidade dos expedidores e consignatarios todas as consequencias que resultarem de qualquer erro, omissão ou duvida que se produza ou suscite em virtude da inexactidão ou deficiencia das declarações feitas na nota de expedição e suas copias.

Em Lisboa

A Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes tem estabelecida em Lisboa uma agencia aduaneira a qual fará gratuitamente o despacho das mercadorias, quer de transito ascendente ou descendente, transportadas pela presente tarifa. Os expedidores que desejarem que as suas mercadorias sejam despachadas por esta agencia, deverão enviar os documentos e esclarecimentos necessarios que devam servir para o despacho de transito na Alfandega de Lisboa:

*Ao Sr. Agente Aduaneiro da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes
Estação do Caes dos Soldados — Lisboa.*

consignando ao dito agente as suas expedições e dando-lhe todas as instrucções necessarias para esse fim.

As despesas de direitos e formalidades aduaneiras, effectuadas por esta agencia seguirão em desembolsos nas remessas, sempre que os expedidores não prefiram pagal-as de contado.

Em Marvão e Valencia de Alcantara

O Sr. D. Laureano Fernandez, agente commercial e aduaneiro da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes e da Sociedade dos Caminhos de ferro de Madrid a Caceres e a Portugal, em Marvão e Valencia d'Alcantara, encarrega-se do despacho das mercadorias nas alfandegas d'aquellas fronteiras, pelos preços estabelecidos na tarifa respectiva de operações aduaneiras; todavia o expedidor poderá, se assim desejar, tomar a seu cargo as operações e formalidades d'alfandega, n'aquelles pontos, fazendo-as effectuar por agente seu.

Em qualquer dos casos deverá fazer, na respectiva nota de expedição a declaração seguinte:

Todas as operações e formalidades da alfandega na fronteira portugueza ou hespanhola serão confiadas por minha conta e risco ao cuidado do sr. morador em

O agente designado pelo expedidor, na respectiva nota de expedição, effectuará todas as operações aduaneiras de qualquer natureza que ellas sejam e pagará todos os gastos e direitos respectivos por sua conta e risco, não podendo, portanto, a mercadoria sahir da estação da fronteira, em que essas operações se realizem, sem que ellas se achem completamente concluidas. As Companhias dos caminhos de ferro nenhuma responsabilidade poderá caber por quaesquer atrasos ou apreensões que resultem d'estas operações ou pelas faltas, avarias, etc., que não hajam sido verificadas no acto da entrega das mercadorias na alfandega.

Quando na nota de expedição se não designe a pessoa que deve encarregar-se d'estas operações, serão ellas feitas *de officio* pelo sr. D. Laureano Fernandes, para evitar os prejuizos da detenção das mercadorias na fronteira, em conformidade com os preços e condições da respectiva tarifa.

O serviço do caminho de ferro declina toda a responsabilidade pelos atrasos, despesas, multas, etc., que possam resultar nas alfandegas portugueza ou hespanhola, por deficiencia ou irregularidades dos documentos que devam servir para o preenchimento d'estas operações e formalidades.

Lisboa, 5 de Março de 1889.

O DIRECTOR DA COMPANHIA

Pedro Ignacio Lopes.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Serviço combinado com a Sociedade dos Caminhos de ferro de Madrid-Caceres-Portugal
e Companhias do
Norte de Hespanha, Meio-Dia de França e Orleans*

AMPLIAÇÃO DA

TARIFA ESPECIAL P. H. F. N.º 3 — GRANDE VELOCIDADE

(N.ºs 3 e 3^{bis} de Madrid-Caceres-Portugal.
3 e 3^{bis} internacional do Norte e 9 e 9^{bis} das linhas francezas)

para transporte de

PASSAGEIROS, BAGAGENS E CÂES

por preços reduzidos

De Portugal para França ou vice-versa

(via Valencia d'Alcantara-Madrid)

Desde 13 de Março de 1889

PREÇOS DOS BILHETES

Estações de procedencia destino ou vice-versa		De Portugal para França (Preços em réis)			De França para Portugal (Preços em francos)		
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Lisboa	S. Jean de Luz . .	22.170	16.900	10.940	123,45	94,00	60,85
	Biarritz	22.460	17.110	11.100	125,05	95,20	61,75
	Pau	24.930	18.960	12.450	138,85	105,55	69,35
Entroncamento .	S. Jean de Luz . .	20.060	15.230	9.760	111,70	84,75	54,30
	Biarritz	20.340	15.450	9.920	113,30	85,95	55,20
	Pau	22.810	17.290	11.270	127,10	96,30	62,80

EXCESSOS DE BAGAGENS

Estações de procedencia destino ou vice-versa		De Portugal para França											
		(Preços em réis)											
		De 0 a 5 kilog.	De 5 a 10 kilog.	De 10 a 20 kilog.	De 20 a 30 kilog.	De 30 a 40 kilog.	De 40 a 50 kilog.	De 50 a 60 kilog.	De 60 a 70 kilog.	De 70 a 80 kilog.	De 80 a 90 kilog.	De 90 a 100 kilog.	Passando dos 100 cada 10 kilog. (*)
Lisboa	S. Jean de Luz..	2.120	2.120	4.080	6.150	8.080	10.020	10.680	12.050	13.720	15.380	17.190	1.663
	Biarritz.....	2.120	2.120	4.080	6.150	8.110	10.060	10.740	12.130	13.800	15.480	17.280	1.674
	Pau.....	2.120	2.180	4.270	6.480	8.550	10.510	11.260	12.750	14.500	16.270	18.170	1.762
Entroncamento	S. Jean de Luz..	2.040	2.040	3.930	5.930	7.790	9.650	10.240	11.540	13.130	14.720	16.450	1.589
	Biarritz.....	2.040	2.040	3.930	5.930	7.820	9.700	10.300	11.610	13.210	14.820	16.550	1.600
	Pau.....	2.040	2.100	4.120	6.260	8.260	10.140	10.820	12.230	13.910	15.610	17.430	1.688
		De França para Portugal											
		(Preços em francos)											
Lisboa	S. Jean de Luz..	11,75	11,75	22,65	34,45	44,90	55,65	59,35	67,05	76,30	85,55	95,55	9,25
	Biarritz.....	11,75	11,75	22,65	34,45	45,10	55,95	59,70	67,45	76,75	86,05	96,10	9,31
	Pau.....	11,75	12,10	23,75	36,05	47,55	58,40	62,65	70,90	80,70	90,50	101,05	9,80
Entroncamento	S. Jean de Luz..	11,35	11,35	21,85	32,95	43,25	53,60	56,90	64,20	73,00	81,85	91,45	8,84
	Biarritz.....	11,35	11,35	21,85	32,95	43,45	53,90	57,25	64,60	73,45	82,35	92,00	8,90
	Pau.....	11,35	11,70	22,95	34,85	45,90	56,35	60,20	68,05	77,40	86,80	96,95	9,39

(*) Nestes preços não se acha incluído o imposto para o Governo hespanhol.

CÃES (cada um)

Estações de procedencia ou destino	De Portugal para França			De França para Portugal		
	(Preços em réis)			(Preços em francos)		
	S. Jean de Luz	Biarritz	Pau	S. Jean de Luz	Biarritz	Pau
Lisboa	7.620	7.640	8.010	42,30	42,50	44,55
Entroncamento.....	7.300	7.320	7.690	40,55	40,70	42,80

Condições

1.^a Os prazos para se effectuar estas viagens são fixados pela seguinte fôrma:

De Lisboa ou Entroncamento a. { S. Jean de Luz.
Biarritz } 6 dias excluído o de partida.
Pau }

Os passageiros teem a faculdade de se demorar em Madrid ficando com o direito de receber alli as suas bagagens comtanto que, no acto da expedição, as tenham registado para esse ponto.

2.^a O trajecto entre Madrid-Delicias e Madrid-Príncipe-Pio ou vice-versa dos passageiros que sigam directamente, sem demora em Madrid, é feito pela linha de contorno, sem augmento algum sobre os preços da presente.

3.^a As operações de transito, nas alfandegas das fronteiras de Marvão, Valencia de Alcantara e Irun para as bagagens dos passageiros que sigam directamente de Portugal para França ou vice-versa, serão feitas gratuitamente pelas Agencias das Companhias combinadas.

Ficam em tudo mais em vigor para estes transportes, as condições da tarifa P. H. F. n.º 3 de grande velocidade, de 1 de Março de 1888.

Lisboa, 5 de Março de 1889.

O Director da Companhia
Pedro Ignacio Lopes