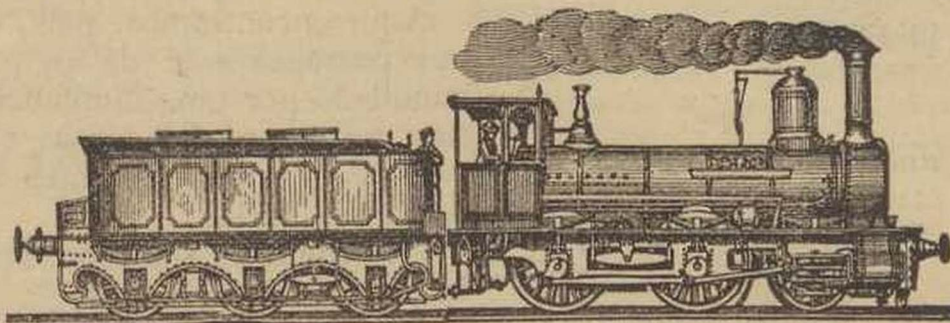


# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## DE PORTUGAL E HESPAÑHA

NAVEGAÇÃO  
—  
COMMERCIO  
—  
PORTOS



CORREIOS  
—  
TELEGRAPHOS  
—  
MINAS

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

CORRESPONDENTES E REPRESENTANTES NO ESTRANGEIRO

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

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

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

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

### AVISO IMPORTANTE

Por accordo com as direcções respectivas, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» distribue sempre, como annexo, as

**TARIFAS ESPECIAES DE TODAS AS LINHAS FERREAS PORTUGUEZAS**

acompanhando-as de artigos explicativos.

Com este numero distribuimos como annexo a nova tarifa de despesas accessorias das linhas de leste, norte, Cintra, Torres e Fihueira.

Com os proximos numeros distribuiremos aos nossos assignantes

**NOVAS TARIFAS ESPECIAES**

que brevemente vão começar a vigorar nas linhas portuguezas e hespanholas, sendo entre estas:

**TARIFA DE PEQUENOS VOLUMES ATÉ 10 KILOGRAMMAS gado por wagon completo, etc.**

### SUMMARIO

A rede portugueza em 1887, (Conclusão).—Americano electrico.—Parte official, decreto de 29 de novembro e portarias de 21, 23, 28 de novembro 5 e 12 de dezembro.—Tarifas de transporte.—Despesas accessorias da Companhia real e n.º 3 do Minho e Douro.—Caminhos de ferro do Algarve.—Caminho de ferro de Murmugão.—Do Porto a Gondomar.—Estrada de Mafra.—Companhia do caminho de ferro do Mondego.—Ascensores funiculares.—Quatrocentos kilometros por hora.—Publicações recebidas.—A nota de expedição.—Republica Argentina.—Notas varias.—Carteira dos accionistas.—Boletim financeiro, Paris.—Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa, Paris, Londres, Amsterdam e Berlim.—Receitas dos caminhos de ferro.—Companhia real dos caminhos de ferro atravez d'Africa, relatorio (conclusão).—Companhia carris de ferro de Lisboa.—Arrematações e concursos.—Avisos de serviço.—Annuncios.

### A REDE PORTUGUEZA EM 1887

(Concluido do n. 17)

Não foi menos feliz do que a rede do Minho e Douro, a do sul e sueste tambem explorada pelo Estado.

O seu movimento diminuiu um pouco em passageiros, mas augmentou em mercadorias, apesar que pouco, e o seu producto, que n'aquelles se conservou estacionario, desenvolveu-se n'estas, de fórma a reflectir no rendimento total com um augmento de mais de 4 p. c.

A estatistica do movimento dá-nos os seguintes resultados:

	1888	1887
Passageiros .....	234:381	236:143
Grande velocidade, toneladas.....	5:928	6:139
Gados .....	1:585	1:796
Pequena velocidade, toneladas....	137:634	135:649
Gados .....	45:323	21:732

Movimento dos vapores:

Passageiros .....	217:745	228:209
Mercadorias, toneladas.....	18:275	17:010

Como é sabido, o movimento dos vapores que fazem o serviço entre as estações do Barreiro e Lisboa, é o que dá a medida do desenvolvimento que os transportes, por esta rede, tomam nas suas relações com a capital.

Ora, vendo os Algarismos supra, pareceria que o movimento entre as provincias do Alentejo e Algarve e Lisboa se restringira em mais de 10:000 passageiros, se não tivessemos em vista a suppressão do serviço entre Lisboa e o Seixal, que era feito pelos vapores d'este caminho de ferro, e que foi, certamente o que concorreu para tão grande ou maior diminuição.

Com effeito, o movimento em terra só decresceu em 2:000 bilhetes, ou menos de 1 p. c., o que é insignificante, se não se dêsse aquelle facto, certamente o dos vapores não deixaria uma tão larga margem áquella nossa observação.

Indiquemos já os productos, porque d'estes teremos que tirar outros corollarios que completam os que da analyse d'aquelles factores poderíamos deduzir.

Foram elles:



	1887	1886
Passageiros:		
1. <sup>a</sup> classe.....	21:606#660	21:435#510
2. <sup>a</sup> classe.....	40:721#410	40:250#950
3. <sup>a</sup> classe.....	77:829#330	78:933#130
	<u>140:457#400</u>	<u>140:619#590</u>
Grande velocidade: Ba-		
gagens e recovagens.	26:800#876	27:203#653
Carruagens e gado.....	1:237#870	1:576#730
Baldeação e registro...	3:962#109	4:124#207
Diversas proveniências.	643#490	567#320
	<u>32:644#345</u>	<u>33:471#910</u>
Total da grande veloci-		
dade .....	<u>173:101#745</u>	<u>174:091#500</u>
Pequena velocidade:Mer-		
cadorias .....	256:925#195	242:535#340
Carruagens e gados...	14:252#507	8:088#218
Baldeação e registro...	42:043#673	39:743#992
Diversas proveniências.	4:167#985	3:383#880
	<u>317:389#360</u>	<u>293:751#430</u>
Total da pequena velo-		
cidade .....	<u>490:491#105</u>	<u>467:842#930</u>
Total geral em caminhos		
de ferro.....	<u>490:491#105</u>	<u>467:842#930</u>
Via fluvial: Passageiros.	27:715#010	29:992#550
Mercadorias e outros		
productos .....	<u>14:235#450</u>	<u>13:403#915</u>
Total dos vapores .....	<u>41:950#460</u>	<u>43:396#465</u>
Receitas fóra do tráfego	3:834#290	3:425#155
Total geral do rendimen-		
to .....	<u>536:275#855</u>	<u>514:664#155</u>

Como se vê, o augmento deu-se em transportes de pequena velocidade, sendo mais de 14:000#000 nas mercadorias, mais de 6:000#000 nos gados, e cerca de 3.000#000 no serviço de baldeação, consequencia do augmento no primeiro d'estes titulos, e se, em relação a esse a melhoria é apenas de 6 p. c., não devemos deixar de registrar com certo interesse o desenvolvimento que tomaram os transportes de gados, elevando-se de 21:732 e 45:323 cabeças.

A linha da Beira Alta teve um tão pequeno augmento nos seus productos que nem vale mencioná-lo, como já o não fez o seu conselho de administração no relatório annual.

N'esse documento, porém, explica-se cabalmente, a nosso ver, quaes as causas que motivaram este estacionamento, causas perfeitamente fortuitas, como a coincidência da terminação do tratado de commercio entre Portugal e Hespanha, dificultando a entrada n'aquelle paiz do sal portuguez, uma das principaes fontes de tráfego d'aquella linha; com a falta de accordo entre vendedores e compradores de vinhos para o estrangeiro, cujos transportes deixaram de avultar na tonelagem transportada no anno findo em mais de 10:000 toneladas, e cujo producto decresceu, portanto, mais de 16:000#000.

O movimento d'esta linha nos dois annos foi:

	1887	1886
Passageiros.....	210:374	204:085
Grande velocidade.....	3:615	3:357
Mercadorias.....	90:260	97:296
Aqui encontramos, pois, um augmento de 3 p. c. nos passageiros e de 10 p. c. na grande velocidade, annullado por uma diminuição de 8 p. c. nas mercadorias, resultante das causas que deixamos indicadas. Estas mesmas variantes se reflectiram nas receitas, como vamos ver: Os productos são representados pelas seguintes verbas:		
	1887	1886
Passageiros.....	124:487#654	117:944#405
Grande velocidade.....	25:981#851	23:201#826
Mercadorias, etc.....	177:773#628	186:316#452
Totales .....	<u>328:243#133</u>	<u>327:512#683</u>

Ora se, como vimos, os transportes de vinhos deram uma diminuição de 16:000#000 réis, claro está que, se este facto que foi, como dissemos, perfeitamente anormal, não se desse, o augmento da receita seria de uns 17:000#000 réis, pelo menos.

Terminamos aqui a nossa tarefa, sem nos alongarmos na apreciação dos resultados da exploração das tres pequenas linhas de via reduzida que mantem o seu tráfego n'umas boas disposições, vendo pouco a pouco augmentar os seus productos e promettendo um bom resultado n'um futuro proximo, linhas que, apesar da sua pequena importancia, representam um grande elemento de transportes á rede do Minho e Douro, e uma boa vantagem ás povoações que servem.

Brevemente, esperamol-o com empenho, essas linhas, pelo seu complemento até pontos mais distantes, pela sua ligação com outras de que o solicito ministro tomou a seu cargo promover a construcção, formarão a nova rede secundaria, pela qual tanto almejam as povoações do norte.

Então trataremos d'ellas e teremos o prazer de demonstrar com cifras e estatisticas a utilidade que ellas trazem ao paiz.

### AMERICANO ELECTRICO

O publico tem apreciado já o novo carro electrico que a Companhia carris de ferro de Lisboa tem em circulação, fazendo carreiras successivas entre a rampa de Santos e o caminho de ferro.

Este carro é de invenção do nosso distincto collaborador sr. Maximiliano Hermann, que d'elle fará em breve uma descripção mais detalhada.

Podemos, comtudo, adiantar, já o que sobre elle sabemos, pelos esclarecimentos que nos foram prestados pela intelligente direcção da Companhia.

O novo carro foi começado a construir, sob a direcção do sr. Hermann, antes de chegar a Lisboa o outro carro systema Julien.

A sua força motriz é produzida por uma bateria de accumuladores do systema Faure, Sellon & Volkmar, da companhia *Electrical Power Storage*, empregando-se um motor da casa Immisch, que teve o primeiro premio nas exposições de Londres e Anvers.

A disposição das diversas partes que compõem o leito do carro é preferivel á do Julien.

Para esticar as correias de transmissão, operação que



no carro Julien é difficil e demorada, basta, no carro Hermann, abrir inferiormente a caixa do carro, o que se faz com toda a facilidade.

Esta caixa, onde o appparelho funciona, é mais elevada do solo, o que permite que o carro portuguez ande em terreno embora menos bem nivelado.

O aproveitamento da força motriz tambem é preferivel, não sómente pela distribuição dos esforços como pelo systema de suspensão dos eixos de transmissão, o que evita os choques provenientes da ruptura da cadeia de transmissão, accidente frequente como o demonstraram as ultimas experiencias dos *americanos* de Birmingham.

O freio ou travão foi reforçado, fazendo parar mais depressa e segurando muito mais o carro nas descidas.

Mas toda a questão pode hoje considerar-se concentrada na duração e capacidade dos accumuladores, e n'este ponto o carro portuguez pôde dizer-se o ultimo progresso. No Julien uma paragem pôde exigir tres rupturas do circuito electrico e duas emissões da corrente; no novo carro uma paragem *nunca* dá logar a emissão da corrente e por isso esta é consideravelmente economizada.

A duração das placas dos accumuladores, questão economicamente capital, deve ser muito maior. Basta que digamos que no carro portuguez, se o travão estiver apertado, o conductor não conseguirá pôr em movimento o vehiculo, e a falta da corrente advertil-o-ha de que tem primeiro de destravar, evitando-se assim que a corrente, pela resistencia creada ao movimento do carro, atinja uma intensidade exaggerada que deteriore as placas dos accumuladores. Com muito maior rapidez e facilidade, tambem, se corta a corrente, o que permite ao conductor fazer *estacar* instantaneamente o carro sem aballo consideravel.

Enthusiastas por todos os progressos da nossa viação accelerada e tanto que a ella dedicámos a nossa folha, vemos com grande jubilo que o nosso paiz pôde, graças ao esforço intelligente dos seus luctadores da sciencia moderna, orgulhar-se de ter construido um novo modelo que representa, no seu genero, o maior aperfeiçoamento no systema da viação electrica.

## PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

DIRECÇÃO GERAL DE OBRAS PUBLICAS E MINAS

2.<sup>a</sup> repartição

CAMINHOS DE FERRO

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 2 do corrente da junta consultiva de obras publicas e minas, ha por bem approvar o projecto, datado de 5 de outubro proximo passado e apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de uma variante entre os kilometros 10,20262 e 11,13610 do 3.<sup>o</sup> lanço da 1.<sup>a</sup> secção do caminho de ferro da Beira Baixa, comprehendida entre a Ribeira de Ocreza e Villa Velha de Rodam.

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

Paço, em 21 de novembro de 1888.—*Emygdio Julio Navarro*.  
Para o director da fiscalisação do caminho de ferro da Beira Baixa.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o accordão que com esta se publica no *Diario do Governo*, proferido, em 16 do corrente mez, pelo tribunal arbitral acerca das contestações apresentadas pela companhia nacional de caminhos de ferro, quanto ao contrato para a execução do serviço commum e combinado da exploração dos caminhos de ferro do Minho e Douro e de Foz Tua a Mirandella: ha por bem ordenar ao director da exploração

dos caminhos de ferro do Minho e Douro, fiscal da linha de Foz Tua a Mirandella, que cumpra e faça cumprir o referido accordão tão inteiramente como n'elle se contém.

Paço, em 23 de novembro de 1888.—*Emygdio Julio Navarro*.  
Para o director da exploração dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes declarado acceitar a avaliação, na quantia de 550,000 réis, da casa pertencente ao estado e na posse da direcção da 3.<sup>a</sup> circumscripção hydraulica, situada ao kilometro 4,160 do segundo lanço da 1.<sup>a</sup> secção do caminho de ferro da Beira Baixa, e cuja demolição é necessaria para a construcção do mesmo caminho de ferro; determina Sua Magestade El-Rei, nos termos das disposições do n.<sup>o</sup> 10 do artigo 65.<sup>o</sup> do regulamento á lei de 6 de março de 1884, datado de 2 de outubro de 1886, que aquella quantia seja entregue na caixa geral de depositos, á ordem do ministerio das obras publicas, commercio e industria, para ser applicada á construcção da nova casa, que tem de substituir a que vae ser demolida.

Outrosim determina o mesmo augusto senhor, nos termos do disposto na portaria de 13 de outubro ultimo, que, feito o pagamento, sejam entregues á companhia referida a casa mencionada e terrenos adjacentes, pertencentes ao estado, necessarios para a construcção da alludida linha ferrea.

O que se comunica ao conselheiro director da 3.<sup>a</sup> circumscripção hydraulica, para os effeitos devidos.

Paço, em 28 de novembro de 1888.—*Emygdio Julio Navarro*.  
Para o conselheiro director da 3.<sup>a</sup> circumscripção hydraulica.  
Identica para o director da fiscalisação do caminho de ferro da Beira Baixa.

Pedindo a companhia nacional de caminhos de ferro que, para a construcção do ramal de caminho de ferro de via reduzida de Santa Comba Dão a Vizeu, seja declarada a urgencia da expropriação de cinco parcelas de terreno com os n.<sup>os</sup> 31, 38, 44, 220 e 233, situadas: a n.<sup>o</sup> 31, nas freguezias do Vimieiro e S. João de Areias, concelhos de Santa Comba Dão e S. João de Areias; as n.<sup>os</sup> 38 e 44, na freguezia e concelho de S. João de Areias; as n.<sup>os</sup> 220 e 233, na freguezia de Mouraz, coucelho de Tondella, e todas no districto de Vizeu, e pertencentes: as n.<sup>os</sup> 31, 38 e 44, a D. Felismina do Patrocinio de Almeida e Sousa; a n.<sup>o</sup> 220, a Antonio Taveira (de Mouraz), e a n.<sup>o</sup> 233, a João Lopes Doninha (orphão); e considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857:

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

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 29 de novembro de 1888.—*REI*.—*Emygdio Julio Navarro*.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 7 de setembro de 1888, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, em virtude do disposto na portaria de 15 de setembro de 1887, do ramal de Monte Barro, entre a estação do Sabugal, no caminho de ferro da Beira Baixa, e a linha ferrea da Beira Alta, devendo em tempo opportuno ser apresentados pela companhia os projectos das estações do Sabugal e Monte Barro, com indicação dos edificios, vias accessorias e mais disposições precisas para bom funcionamento das mesmas estações.

Paço, em 5 de dezembro de 1888.—*Emygdio Julio Navarro*.  
Para o director da fiscalisação do caminho de ferro da Beira Baixa.

Sua Magestade El-Rei, tendo ouvido a junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 30 de outubro ultimo, da estação de Oeiras na margem esquerda do rio e lado do norte da linha ferrea, no ramal do caminho de ferro do Caes dos Soldados a Cascaes, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, em virtude do disposto na portaria de 6 do referido mez de outubro, ficando a companhia obrigada a construir os respectivos caes de mercadorias quando o governo os julgar necesarios.

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

Paço, em 12 de dezembro de 1888.—*Emygdio Julio Navarro*.  
Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro de leste e norte e Beira Alta.



## TARIFAS DE TRANSPORTE

**Despezas accessorias em todas as linhas da Companhia Real.** — De todas as tarifas que se applicam nas linhas ferreas portuguezas, as de despezas accessorias são as mais conhecidas, porque são as que attingem todos os transportes, unicamente com excepção dos de passageiros.

Por isso a que hoje distribuimos ao publico não é uma novidade em sentido algum, representando mais especialmente um primeiro passo para a regularisação e uniformisação de preços nas linhas da companhia real.

**Tarifa especial n.º 3 do Minho e Douro, material de construcção de caminhos de ferro.** Recebemos á ultima hora esta tarifa que principia a vigorar em 1 de janeiro e é applicavel ao transporte de rails, travessas, madeira de construcção, accessorios de via, placas giratorias, signaes, material de pontes, tomas d'agua, material circulante desmontado, wagons montados e rolando sobre suas proprias rodas, etc., etc., ao typo de 8 réis por tonelada e kilometro.

Machinas locomotivas rodando sobre suas proprias rodas ao de 20 réis por tonelada e kilometro.

Dal-a-hemos no proximo numero.

## CAMINHOS DE FERRO DO ALGARVE

Parece que no 1.º de janeiro abrirá a linha até Faro.

O sr. ministro das Obras Publicas, que tanto se interessa pelo desenvolvimento da nossa viação accelerada, põe grande empenho em que não se demore a inauguração d'esta linha que é a primeira que vae servir aquella provincia.

## CAMINHO DE FERRO DE MORMUGÃO

Consta por informações officiaes que a exploração provisoria do caminho de ferro de Mormugão produziu em 1887 receita que cobriu as despezas, havendo ainda um pequeno saldo.

Desde fevereiro de 1888 a 15 de outubro ultimo, a receita foi de 2 laques e 60:000 rupias, e a despesa 1 laque de rupias approximadamente.

Calcula-se que até ao fim do anno renderá a linha mais um e meio laques de rupias.

## DO PORTO À GONDOMAR

Foi concedido aos srs. Antonio Brandão, Amaro Gama, Gustavo Peters e C. Mangeon, pelo ministerio das obras publicas, poderem construir um caminho de ferro que, partindo proximo do Bomfim, no Porto, e servindo as povoações de Rio Tinto, Valbom, Quintã, S. Cosme, Montalto e Covello, termine em Gondomar. Esta nova linha atravessa uma região rica tanto em productos agricolas como em minerio, e sustentando estas localidades grandes transacções com a cidade do Porto, desenvolvem-as-ha muito mais, facilitando e barateando o transporte de mercadorias, que actualmente é caro e feito muito morosamente, com grave prejuizo dos interesses geraes.

## ESTRADA DE MAFRA

O nosso collega *O Mafrense* queixa-se do grave trans-torno que está causando aos viajantes a falta de conclusão do ramal da estrada que de Alcaniça Pequena

vae á nova estação de Mafra, aberta ao serviço publico em 15 do mez passado, e que torna inutil, pois que o publico se não pode utilizar da estação, visto que não tem facil accesso para ella.

Realmente, crear uma estação de caminho de ferro para continuar a servir a povoação por outra mais distante é um contrasenso que não sabemos commentar.

## COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DO MONDEGO

Para explorar a concessão d'esta linha, cujo alvará publicámos em os nossos dois numeros anteriores, ficou ha dias constituida a companhia, sob a denominação que acima indicamos, sendo eleito o conselho de administração, composto dos srs.: Feliciano de Abreu; Francisco da Silveira Vianna, Guilherme Guimarães, Victorino Vaz, Polycarpo Anjos, visconde de Miranda do Corvo e Ernesto George.

O conselho fiscal é composto dos srs.: Serrão Arnaut, A. Joaquim de Oliveira, Ulrich, Julio de Andrade e José Silveira Vianna.

O capital da companhia, 1:200 contos, foi rapidamente subscripto, excedendo muito esta cifra os pedidos, que não poderam ser satisfeitos.

Os trabalhos de construcção deviam ter começado já com a maior actividade, mas sobreveio um incidente que tem retardado o seu comeco, tal foi o da representação da camara de Coimbra, associação commercial e diversos cavalheiros respeitaveis da cidade, pedindo que a linha seja construida pela margem direita do mondego, partindo da estação do Caes das Ameias, pertencente á linha do norte.

Esta commissão foi recebida pelo sr. ministro das obras publicas que, em vista do pedido, mandou estudar technicamente a nova directriz, de forma a conciliar os interesses da cidade com os da companhia.

Ao mesmo tempo apresentava-se ao governo uma contra-representação de diversos cavalheiros de Coimbra pedindo que fosse mantido o traçado que a empresa mandára já estudar e se dirigia pelo valle de Cozelhas e Portella, a fim de não destruir o unico passeio que embelleza a cidade.

A questão está, portanto, affecta á resolução do illustre ministro, a qual não se fará esperar, visto o interesse que esta nova linha representa para as importantes povoações que vae servir.

N'estas contam-se cerca de 40 fabricas de lanificios, ceramica, papel e outras, sendo tambem a zona atravessada uma das mais ricas do paiz em productos agricolas, taes como vinhos, azeites, cereaes, fructas, legumes, etc.

## ASCENSORES FUNICULARES

Os srs. Antonio Pereira Ferrão e E. J. Brochado pediram á camara municipal as seguintes linhas de ascensores de systema funicular:

—Uma linha que, partindo da rua da Conceição, pela calçada de S. Francisco, rua do Ferregial de Cima e rua do Thesouro Velho, vá terminar na praça Luiz de Camões ou no largo das Duas Igrejas.

—Uma linha do mesmo systema que, partindo da calçada do Forte pela calçada do Cascão, largo de Santa Clara, rua da Veronica, vá terminar no largo da Graça.

—Uma outra que, partindo do Aterro ou do fim da calçada da Pampulha, siga pela rua da Torre da Polvora, travessa da Torre da Polvora, rua de S. Caetano, rua de Buenos-Ayres, vá até ao largo da Estrella.

Este pedido foi enviado á repartição technica municipal, para dar parecer.



## QUATROCENTOS KILOMETROS POR HORA

O *Figaro* deu ha pouco a descripção do phantastico projecto de uma linha aerea, inventado pelo sr. Julio Imbs, projecto que, apesar do seu inacreditavel arrojo, parece ter condições para se converter em facto, visto o seu auctor ser um engenheiro distinctissimo, presidente do syndicato dos inventores.

Essa descripção foi obtida por uma *interview* do collaborador do *Figaro* com o intelligente engenheiro, que lhe disse:

«O meu systema comprehende: 1.º um barco aereo; 2.º uma via especial aerea; 3.º um motor.

O barco aereo, de forma allongada, e de comprimento bastante grande, poderá conter cento e cincoenta a duzentos viajantes; será inteiramente coberto, affectando a forma de um foguete; uma parte envidraçada permitirá a entrada da luz; uma outra parte, muito pequena, com orificios, permitirá ao ar que se renove incessantemente para a respiração de todos. Andará sobre um consideravel numero de rodas verticaes collocadas sobre um rail achatado; além d'isso será seguro por uma serie de rodas horizontaes, encaixadas por meio de um rebordo n'um rail superior que regularão e manterão a direcção, tornando assim impossivel qualquer salto, qualquer deslocamento, n'uma palavra qualquer descarrilamento do barco.

Não ha encontros que recear, porque a propria base do systema de tracção, que vou explicar-lhe, não consiste em medidas de ordem mais ou menos bem executadas, em signaes mais ou menos exactos, mas na impossibilidade absoluta de pôr em marcha um barco aereo se não estiver livre a via. Não haverá nunca, effectivamente, n'uma mesma secção senão um só barco aereo e não pôde haver encontros.

A via sobre que circulará o meu barco é uma especie de ponte aberta interminavel; é composta de pilares a alturas variaveis (o plano não precisa ser horizontal), ligados por vigas. Tendo o barco comprimento bastante consideravel, como já disse, o seu peso é repartido, por consequencia, por uma superficie consideravel tambem; fiz as cargas muito leves, afim de que a via aerea que é necessario construir suporte apenas cargas de 200 a 250 kilos por metro corrente. Precisa um exemplo para comprehender esta verdade mathematica; um regimento inteiro transporá com segurança uma prancha se cada homem passar successivamente, partil-a-ha se quizer passar em massa. Todo o problema está, pois, na divisão das cargas.

Foi para esta divisão que adoptei, não um wagon, mas um barco muito comprido e muito estreito; posso chegar assim a um peso morto de 100 kilos por metro e acrescentar sem inconveniente um peso util de outros 100 kilos por metro. A repartição do peso indicava até o emprego de numerosas rodas apoiando-se cada uma n'uma parcella da via, o que me permite construir a com materiaes leves e pouco custosos; tal é em algumas palavras o typo adoptado.

A via, como disse, não precisa ser horizontal; pode-se muito bem ter, como nas montanhas russas, uma inclinação, depois uma subida, depois uma superficie plana; apenas se devem evitar as curvas e por esta razão em todos os pontos—a que chamará, se quizer, estações—poderemos modificar a direcção da linha, tendo se diminuido a velocidade do barco n'esses logares.

—Resta o modo de tracção?—Resta. Podia em rigor, combinando com machinas leves caldeiras muito compridas e de pequeno diametro, dar ao barco aereo e seu motor proprio, evitando o mais possivel que fizesse ponto de apoio nos rails, mas preferia procurar meio mais simples que tivesse o merito de não carregar a via, deixando-lhe toda a sua leveza e economia. Decidi-me por este ultimo projecto: o motor, cujo peso é sempre colossal, não se deslocará; a sua fixidez permite-me realizar velocidades incomparaveis por meio do enrolamento ou desenrolamento de cabos flexiveis sobre bobinas girando muito depressa.

Pôde dar-se, effectivamente, ás bobinas diametros e velocidades inimaginaveis, tendo o cuidado de neutralisar os effectos de deslocação que crearia uma força centrifuga muito desenvolvida; basta para isso escolher materiaes leves e resistentes e applicar uma *frette* textil a estas bobinas. (A *frette* é um circulo com que se cerca a extremidade de certas peças afim de impedir que se fendam).

Ora, para ter uma velocidade de 400 kilometros por hora, basta desenvolver uma velocidade de 111 metros por segundo, o que é facil de obter.

Basta, pois, transmittir ao barco aereo velocidade de enrolamento ou desenrolamento d'um cabo flexivel sobre bobinas girando com grandes velocidades; e isto pôde fazer-se por muitos modos, quer puchando o barco aereo por um cabo aereo accio-

nado pela bobine, quer atando ás duas extremidades d'um cabo sem fim o barco aereo, quer lançando-o e puchando-o por cabos successivos combinando-se o todo no caso de necessidade com os planos inclinados.

Bem vê como este problema, insolúvel, tem suas soluções methodicas e successivas e como a velocidade de 400 kilometros por hora deixa de ser impossivel ou assustadora. Acrescento que não é só para as pessoas um novo modo de viagem rapida, mas tambem para os materiaes um meio de transporte economico applicavel a todas as mercadorias qualificadas, até hoje, de pequena velocidade.

Mas vae levantar contra si, me dizem, todas as companhias de caminhos de ferro?—Não. Não vou levantar nada, não quero transtornar nada. Acrescento pelo contrario aos meios de transporte existentes, um meio complementar; as companhias poderão adoptal-o; o emprehendimento não será difficil; em todo o caso, o exercicio do meu novo transporte não incommodará nada a sua acção, porque o systema que preconiso não se applica senão ás grandes distancias, a cem kilometros por exemplo, e não aos pequenos trajectos.

Além d'isso, quanto mais se aperfeçoarem os meios de transporte, mais augmentará o numero de viajantes; ha lugar para todas as invenções rasoaveis e para todos os progressos.

Não é, pois, uma concorrência, é um auxilio que trago, e espero que o governo quizerá auxiliar-me e dar-me os meios de provar que a minha invenção é boa.

Em breve, poderá apreciar *de visu* a verdade d'estes resultados. Vão fazer-se proximamente experiencias, nos arredores de Paris, experiencias para que serão convidados a imprensa e os engenheiros, e conto, n'esse dia, com o apoio de todos, para combater em nome do interesse de todos.

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

*Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos de ferro.*—Recebemos e agradecemos o 2.º volume d'esta interessante collecção, que o sr. Gaspar Correia Fino tem sabido compilar com o cuidado e competencia que lhe teem merecido os justos louvores officiaes.

O novo volume encerra toda a legislação desde 9 de abril de 1874, data até que alcançava o anterior volume, até 8 de novembro ultimo.

E' um livro indispensavel a todos os que se occupam d'estes assumptos, pessoal superior das vias ferreas, etc. Está á venda na livraria Ferin.

*Catalogos da exposição de vinhos portuguezes em Berlim.*—Recebemos do ministerio das obras publicas estes catalogos, sendo um em portuguez, respectivo aos vinhos da região do sul, e dois em francez e allemão, de todos os productos que á exposição concorreram.

Por elles se vê quanto foi concorrida aquella exposição, o que, estamos certos, será de grande vantagem para o paiz.

Agradecemos os exemplares.

## A NOTA DA EXPEDIÇÃO

Diz o *Journal des Transports*:

«Em 31 de outubro de 1887, a camara sindical das industrias diversas, dirigiu ao ministro das obras publicas um requerimento reclamando o abandono do *récépissé* em uso nos caminhos de ferro para taxar do direito fiscal a nota d'expedição, a qual offereceria ao destinatario toda a segurança quanto ás condições do contrato effectuado entre o seu expedidor e o transportador. Este requerimento será motivado pelo facto de que os *récépissés* redigidos pelos agentes de companhias — *récépissés* que deveriam ser a reproducção litteral das notas do expedidor — levam a maior parte das vezes indicações insufficientes, algumas vezes mesmo contrarias ás instrucções dos expedidores.



«O ministro das obras publicas, tendo consultado as companhias de caminhos de ferro, sabemos com prazer que estas se mostram dispostas a acceitar a substituição, mediante a condição da nota ser em duplicado, ficando um exemplar nas mãos da companhia, e seguindo outro ao seu destino, isto para garantia de qualquer fraude posterior.

«Sobre este ponto não se pode censurar as companhias, pois seria muito facil, por exemplo, sendo só uma nota, modificar-lhe as condições do contrato, depois de assignado pelas partes contratantes.»

Em Portugal a lei estabelece que as remessas devem ser apresentadas acompanhadas de boletins de expedição (notas de expedição) em troca dos quaes, e da mercadoria depois de pesada, a estação entrega as cautellas de recovagem, segundo o actual codigo commercial, ou as guias de transporte, segundo o novo condigo que vigorará desde 1 de janeiro.

Não haveria tambem, em o nosso parecer, inconveniente em adoptar que as expedições fossem entregues acompanhadas da nota da expedição em duplicado, passando a estação recibo da mercadoria em uma d'ellas que entregaria ao expedidor para este remetter ao seu consignatario.

E' mesmo este o espirito do codigo commercial, agora reformado, quando se refere ao duplicado da cautella de recovagem que o recoveiro deve entregar ao expedidor e constitue termo do contracto de transporte.

Todavia, não só esse processo foi reformado com o novo codigo, pondo-o d'accordo com a legislação ferroviaria, como elle offereceria o inconveniente da diversidade dos modelos, escripturados pelo expedidor, que nem sempre produz um documento regular para não offerecer duvidas.

## REPUBLICA ARGENTINA

Do Consulado Geral em Lisboa recebemos a seguinte circular, que publicamos com todo o prazer, chamando para ella a attenção do commercio, ao qual é de toda a vantagem estabelecer e fomentar as suas relações com aquelle importante paiz.

Pela posição do director d'esta folha, de vice-consul d'aquella Republica em Lisboa, esta redacção dará, a quem lhos pedir, quaesquer esclarecimentos sobre este importante assumpto, honrando-nos muito em podermos secundar os louvaveis esforços do digno Consul Geral em Lisboa pelos progressos d'aquelle e do nosso paiz.

*Sr. redactor:*

Desde março do corrente anno que se acha installado em Buenos Ayres o Museu de productos argentinos e de productos similares estrangeiros.

E' perfeitamente desnecessario encarecer a utilidade de semelhante instituição, desde que em Portugal se acha tão provada e demonstrada nos Museus Commercias de Lisboa e Porto.

Acabo de receber oficialmente pedido para fazer tudo quanto de mim dependa para que Portugal seja devidamente representado no Museu de Buenos Ayres, e, cumprindo tão grata missão, venho rogar a v. o favor de dar publicidade a esta comunicação e declarar que n'este Consulado Geral se dão todas as informações a este respeito, e os impressos e guias para a remessa dos productos.

Esta remessa poderá ser feita directamente pelos donos das amostras, prévia comunicação a este consulado para se fazer o respectivo aviso para Buenos Ayres, ou as amostras serão entregues no mesmo consulado, que fará a expedição nas melhores condições até serem recebidas no Museu.

O mercado de Buenos Ayres offerece as maiores probabilidades de grande consumidor dos nossos principaes productos, especialmente dos nossos vinhos finos e communs, azeites, cortiça, toda a qualidade de conservas, etc., etc., e assim é de esperar que os exportadores portuguezes queiram quanto antes, por meio de

amostras bastantes, tornar conhecidos os seus productos no Rio da Prata, onde ainda são tão mal apreciados.

N'este empenho solicito instantemente a valiosa coadjuvação de v. no seu conceituado jornal, favor este que antecipadamente agradeço.

Lisboa, 15 de novembro de 1888.

De v. etc.

*José da Cunha Porto*

## NOTAS VARIAS

### O metropolitano de Paris.

O *Express Finance* foi o primeiro a dar a noticia seguinte, confirmada depois pelo *Petit Journal*, relativa ao Metropolitano:

«Eis o que a direcção dos caminhos de ferro do ministerio das obras publicas parece que proporá ao conselho municipal:

«O estado, admittindo que o Metropolitano é sobretudo um caminho de ferro municipal, pediria ao conselho municipal para mandar preparar um plano.

«A escolha dos pontos onde a linha deveria passar ficaria ao arbitrio dos representantes da cidade, assim como a forma dos tunneis e os pontos de estação; finalmente, o plano apresentado pela cidade seria adoptado pelo estado, limitando-se este a apontar, per intermedio dos seus engenheiros, as modificações de uso pratico, que entendesse, d'accordo com os engenheiros do conselho municipal.

«Em troca d'esta latitude concedida á cidade de Paris, o estado pediria que o Metropolitano ficasse classificado como caminho de ferro d'interesse geral, attenta a sua importancia strategica.

«Seria, pois, o estado quem executaria os trabalhos, os quaes seriam feitos nas condições ordinarias adoptadas pelo ministerio das obras publicas, não tendo que intervir n'elles o conselho municipal.

«Assim se evitariam difficuldades, que nunca deixam de apparecer quando os programmas d'alguns conselhos municipaes veem complicar as questões de salarios.

«Se estas propostas, que vão ser submettidas á apreciação do conselho municipal, forem por elle acceites, o ministerio das obras publicas está decidido a apoiar a camara e a defender na tribuna a momentosa questão do Metropolitano.

### Annuncios nos wagons.

Uma nova empresa de publicidade acaba de contractar com a companhia P.-L.-M. a affixação d'annuncios no interior das carruagens de 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe d'aquelle caminho de ferro.

Em Portugal já houve tambem uma empresa para identico fim, mas não deu resultados remuneradores da despeza que originava em molduras, affixação, vigilancia, reparações, etc.

Não succede o mesmo aos annuncios nas estações que teem tido grande desenvolvimento, contando-se já por milhares os que se acham affixados em todas as estações das linhas portuguezas.

### Os tramwais de Zaragoza.

A construcção do caminho de ferro americano da ponte da America ás pedreiras de Torrero em Zaragoza, distantes cinco kilometros do ponto de partida, está quasi terminada.

Os wagons percorrem toda a linha com grande segurança e acarretam pedra para ultimar as obras no molhe da estação de sahida.

A empresa constructora espera as ordens do ministerio do Fomento para inaugurar a linha, que dentro em breve será aberta ao serviço publico.



**O Porto de Vigo.**

Parece que foi bem acolhida, e em breve será encetada, a construção do molhe de ferro na bahia de Vigo.

**O tunnel do Simplon.**

Consta que se acham terminados, por parte do ministerio d'obras publicas de Italia, os estudos relativos á perfuração do Simplon, os quaes são favoraveis ás propostas suissas.

O conselho de ministros vaé brevemente occupar-se da questão, para fixar os termos da resposta á nota recebida ha mezes do conselho federal, em que este convida a Italia a tratar com a Suissa a abertura d'aquelle tunnel.

**Trigo americano.**

Em breve teremos na Europa grandes quantidades de trigo da America, se um especulador americano chega a realisar as suas esperanças.

Parece que esse especulador mandou construir em Duluth um enorme *cargo-boat* fusiforme, de aço, que será carregado de trigo, sellado e, atravessando varios lagos, o canal Erié e o Hudson, chegará a New-York e d'ahi seguirá pelo Atlantico.

Este itinerario tem por fim evitar todas as despesas de baldeação, reduzindo o preço do transporte, entre Duluth e Liverpool, de 60 a 25 centimos por alqueire (35 litros 237).

*Railway News*

**Ponte sobre a Mancha.**

Os projectos da ponte sobre a Mancha acabam de ser approvados pela commissões internacionaes ingleza e franceza, compostas: a ingleza, dos srs. Fowler e Backer, d'um engenheiro do ministerio das obras publicas e d'um delegado do ministerio da guerra; e a franceza, d'um almirante, d'um inspector de pontes e calçadas, d'um engenheiro em chefe dos caminhos de ferro e de outro engenheiro das officinas de Creusot.

Essa ponte, a mais importante do mundo, terá 37 kilometros de extensão, a sua largura será de 550 a 600 metros, e o taboleiro elevar-se-ha a 50 e tantos metros acima do nivel do mar.

Nos pilares, todos construidos d'alvenaria, serão collocados pharoes electricos.

**Linhas economicas francezas.**

A Sociedade geral dos caminhos de ferro economicos francezes abriu á exploração, no 1.º d'outubro, o caminho de ferro de interesse local de Bourges a Dun-sur-Auron, cuja via tem de largura 1 metro.

Esta linha, com a extensão de 34 kilometros, deve ir ligar-se, por um prolongamento do 21 kilometros, ao caminho de ferro d'interesse geral de Châteaumeillant a La Guerhe, concedido á mesma companhia, e actualmente em construção.

A rede de via reduzida, da Sociedade n'esta região, que comprehende a linha de interesse geral de Sancions a Lapeyrouse e os caminhos de ferro de interesse local de Allier, terá um desenvolvimento de 400 kilometros, sendo o extremo das linhas em Bourges e Moulains.

A abertura da linha de Bourges a Dun-sur-Auron eleva a 109 o numero de kilometros d'este grupo, hoje entregues á exploração.

**A luz electrica na Allemanha.**

As estatisticas officiaes sobre o emprego da illuminação electrica na Allemanha dizem o seguinte:

Ha actualmente n'esse paiz 15:000 lampadas de arco, 170:000 de incandescencia e 4:000 dynamos em serviço. Todos estes appparelhos exigem, como força motriz, approximadamente 30:000 cavallos-vapor. Só uma casa de Berlim fabrica, por dia, perto de 2:000 lampadas de incandescencia, e o seu estado de prosperidade fez pre-

ver que dentro em pouco esse fabrico quotidiano será de 5:000 lampadas.

**Os tunneis inglezes.**

O *Railway Engineer* dá a lista de todos os tunneis inglezes cuja extensão é superior a 1:000 jardas (914 metros).

Essa lista comprehende 37 tunneis. O mais extenso é o de Severn, que tem 7:664 jardas (7:005 metros). O mais curto d'esses é o de Rotherfield, que tem 1:020 jardas (932 metros).

**Nova empreza de publicidade.**

Em Paris, na rua Lafayette, 77, installou-se uma nova empreza que acaba de tratar com a companhia dos caminhos de ferro Paris-Lyon-Mediterraneo a collocação no interior dos compartimentos de primeira classe d'essa companhia, d'um guia-album contendo uma carta com as mais uteis informações estatisticas e a indicação de casas commerciaes, industrias, hoteis, etc., para cada uma das provincias percorrida por aquella extensa rede, o que será de grande interesse para os viajantes.

Acondicionadas em estojos especiaes adaptados ás redes das bagagens, e guarnecidas por elegante enca-dernação, essas guias-abums serão por certo folheadas bem a miudo pelos passageiros, nas horas d'ocio que lhes reservam as viagens prolongadas.

**Receitas dos caminhos de ferro de interesse geral em França.**

Os caminhos de ferro francezes d'interesse geral deram de receita no 1.º semestre de 1888 e 1887:

Designações	Receitas do 1.º semestre		Receita por dia kil.	
	1888	1887	1888	1887
Comp. <sup>as</sup> principaes.....	469.708:656	464.234:067	89	90
Rêde do Estado.....	15.847:459	15.054:937	34	32
Companhias diversas.....	2.752:568	2.589:288	44	45
Caminhos não concedidos	185:492	12:292	9	8
Totales e médias.....	488.494:175	481.897:584	84	85

As secções abertas á exploração durante o 1.º semestre de 1888 teem uma extensão de 304 kilometros, a saber:

<i>Oeste.</i> —2 de janeiro de 1888, Evreux au Néubourg, kilometros .....	22
<i>Paris-Lyon-Mediterraneo.</i> —6 de junho de 1888, An-nemasse á fronteira .....	3
<i>Meiodia.</i> —4 de março de 1888, Saint-Sulpice a Castres .....	47
—22 d'abril de 1888, Tarrascon a Ax.....	25
—27 de maio de 1888, Saint-Chély a Saint-Flour.....	37
<i>Sul da França.</i> —20 d'abril de 1888, Draguignan a Salernes.....	31
<i>Caminhos não concedidos:</i>	
1.º de fevereiro de 1888, Bastia a Corte.....	74
"    "    "    Casamozza a Tallone.....	47
17 de junho de 1888, Tallone a Ghisonaccia.....	18
Total kil.....	304

**Travessas de ferro em Z.**

Das acreditadas officinas de construção do sr. P. Willemin, de Bruxellas, recebemos o album de desenhos das suas travessas metallicas em Z para via de diferentes bitolas, que teem sido empregadas com vantagem nos caminhos de ferro belgas, como o attestam os engenheiros da exploração em honrosos documentos que acompanham o album.

Havemos de dar mais circunstanciada noticia sobre este assumpto.



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

## COMPANHIA DAS AGUAS DE LISBOA

Capital réis 7.000:000\$000 — Responsabilidade limitada

Emissão de 28:000 obrigações do juro de 4 1/2 p. c. do valor nominal de réis 90\$000, Libras 20, Francos 500, cada uma, amortisaveis por sorteio no prazo maximo de 85 annos.

## FINS DA EMISSÃO

1.º—Habilitar a companhia ao cumprimento do contracto que em 29 de outubro proximo passado celebrou com o governo de Sua Magestade, pelo qual ficou obrigada a construir varias obras importantes, que não só constituem uma grande conveniencia para a cidade de Lisboa, como também contribuirão efficazmente para o desenvolvimento do consumo da agua e consequente augmento dos rendimentos da Companhia.

2.º—Habilitar a Companhia a estender a sua canalisação e venda d'agua, nos limites que lhe convier, á nova área da cidade de Lisboa.

3.º—Habilitar a Companhia á satisfação de outros encargos e melhoramentos do serviço.

## NATUREZA DAS OBRIGAÇÕES

As obrigações da presente emissão teem as mesmas garantias e privilegios que as do juro de 5 p. c. que a Companhia tem actualmente em circulação, e fica expressamente estipulado que, em todos os casos e para todos os effeitos, ambas as cathogorias serão consideradas como se fossem emittidas por uma só serie e ao mesmo tempo.

As obrigações da presente emissão do valor nominal de réis 90\$000—Lib. 20—Fr. 500—de assentamento ou ao portador, conforme a vontade dos subscriptores, serão amortisadas por sorteios semestrais no prazo maximo de 85 annos e os seus juros pagos nos dias 2 de janeiro e 1 de julho de cada anno

em Lisboa e Porto, á razão de.....Rs. 2.025

em Londres.....Ls. 9

em Paris.....Fr. 11.25

## CONDIÇÕES DA SUBSCRIÇÃO

A subscrição é aberta ao publico por 20:000 obrigações sómente, na segunda feira 17 do corrente, das 10 horas da manhã até ás 4 horas da tarde:

Em LISBOA, no escriptorio da Companhia, rua dos Capellistas, 52. No PORTO, no Banco Alliança, sendo o preço de cada obrigação, com o coupon do primeiro semestre de 1889, de

**RÉIS 84\$200**

pagaveis da fôrma seguinte:

Réis 5\$000 no acto da subscrição

Réis 79\$200 no acto da repartição

Para os subscriptores que não desejarem satisfazer de prompto a importancia total das suas subscrições no acto da repartição, ficam estabelecidos os seguintes prazos e pagamentos (com faculdade de antecipação mediante o desconto de 4 p. c. ao anno) a saber:

Réis 5:000 no acto da subscrição

» 20:000 no acto da repartição

» 10:000 em 31 de janeiro de 1889

» 10:000 em 28 de fevereiro de 1889

» 10:000 em 31 de março de 1889

» 10:000 em 30 de abril de 1889

» 10:000 em 31 de maio de 1889

» 7:975 em 30 de junho de 1889—Réis 10\$000

» menos o coupon vencido 2\$025

Réis 82:975 Total incluindo o juro da mora

As prestações que não forem satisfeitas nas epochas mencionadas ficam sujeitas ao encargo de 6 p. c. de juro ao anno até 30 de junho de 1889; findo esse prazo, os titulos serão vendidos e liquidados por conta do subscriptor.

Se a subscrição exceder as 20:000 obrigações offercidas, far-se-ha um rateio proporcional, mas de modo que a cada subscriptor caiba pelo menos uma obrigação.

Os subscriptores receberão pelo deposito effectuado no acto da subscrição, cautellas que, feito o rateio, serão trocadas por titulos provisori s.

Quando todas as prestações, cujos recibos serão passados nos titulos provisórios, estiverem integralmente pagas, serão posteriormente os mesmos titulos trocados pelas obrigações definitivas e competentemente selladas.

Lisboa, 14 de dezembro de 1888.

PELA COMPANHIA DAS AGUAS—O presidente da direcção

C. Z. Pinto Coelho.

## COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO DA BEIRA ALTA

Os srs. portadores d'obrigações d'esta companhia são avisados de que do dia 1.º de janeiro de 1889 em diante, será paga uma 2.ª prestação de Rs. 720 sobre o coupon n.º 13.

O pagamento effectuar-se-ha á vista do dito coupon, o qual será carimbado da seguinte maneira «Payé 4 f» e entregue ao portador para ser apresentado logo que seja annuciado novo pagamento.

Os coupons serão pagos e carimbados: em Paris, na thesouraria da Societé de dépôts et de comptes courants, 2, Place de l'Opera; em Lisboa, na sede da companhia, Rua Garrett, n.º 95; em Londres, na casa Morton Rose & C.º, Bartholomew Lane E. C.

O Conselho d'Administração.

## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

São prevenidos os possuidores de obrigações do typo 3 % d'esta Companhia, que o 27.º sorteio para a amortisação d'estes titulos, relativo ao 1.º de janeiro de 1889, se realisará em sessão publica, em Lisboa, na sede da Companhia, largo dos Caminhos de Ferro, no dia 22 do corrente, pelas 2 horas da tarde.

São igualmente prevenidos os mesmos srs. de que o coupon n.º 56, com vencimento no dia 1 de janeiro proximo futuro, será pago desde o dia 2 do mesmo mez, na razão de 7 francos 25 centesimos, pela deducção de 25 centesimos de impostos estabelecidos em França, ficando além d'isso sujeito ao imposto de rendimento em Portugal.

São prevenidos os possuidores de obrigações do typo de 4 % d'esta Companhia que o 3.º sorteio para a amortisação d'estes titulos, relativo ao 1.º de janeiro de 1889, se realisará em sessão publica, em Lisboa, na sede da Companhia, largo dos Caminhos de Ferro, no dia 22 do corrente, pelas 2 horas da tarde.

São igualmente prevenidos os mesmos srs. que, a partir de 2 do proximo mez de janeiro, será pago o coupon n.º 3 a razão de frs. 3,65, ou réis 1\$737, sujeito ao imposto de rendimento em Portugal.

Estes pagamentos effectuar-se-hão em Lisboa na sede da Companhia; em Paris na Societé Générale de Credit Industrielle et Commercial e no Crédit Lyonnais; em Londres em casa dos srs. Glyn Mills Currie & C.º; em Lyon na Societé Lyonnais; em Bruxellas e Genova nas caixas das succursaes do Banco de Paris e dos Paizes Baixos.

Lisboa, 14 de dezembro de 1888.

O administrador delegado

(a) Fontes Ganhado

## BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 12 de dezembro de 1888.

O grande acontecimento da semana foi, incontestavelmente o immenso successo do emprestimo russo.

Pediam-se 500 milhões e a subscrição deu 2:500.

Este resultado incommodou certamente alguns dos nossos visinhos, e por isso temos a notar algumas vendas importantes em Berlim e outras praças, com o fim de nos produzir uma baixa. Esta apenas foi momentania no 3 % refazendo-se pouco a pouco, attingindo a antiga firmeza e ultrapassando mesmo em 20 centimos a cotação de 83 francos que tinha anteriormente.

O amortisavel cota-se a 86,15 e o 4 1/2 a 103,90.

Em 17 do corrente deve pagar-se o coupon do 3 % e em 2 de janeiro o do 4 1/2 isto é, com a liquidação d'este mez.

Os fundos estrangeiros mantem-se sem alteração; o Italiano é o que parece muito ameaçado em 96,50.

Em consequencia de se ter resolvido em Paris vender todos os valores chamados da *triplice alliança*, para comprar fundos russos, é provavel que os Italianos e Hungaros desçam ainda muito.

O Exterior está firme a 72,25; o portuguez fica pedido a 64,75 e o Egypcio vale 410.

As principaes sociedades de credito conservam-se com boa tendencia, a 1:365 o Crédit Foncier, a 39,40 o Banco de França, e a 527 o Ottomano.

O Suez é cotado a 21,95; o Panamá a 140. A emissão de 1.100:000 obrigações de premios, resto do ultimo emprestimo foram offercidas a 325 quando os mesmos titulos se cotavam na Bolsa a 250 francos.

Pos este motivo, tendo gorado esta operação, parece que a companhia se vê na quasi impossibilidade de proseguir os trabalhos do canal.

As acções do Rio Tinto e da Sociedade dos metaes teem tido movimento a 640 e 885 respectivamente.

G. P.



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

BOLSAS	TITULOS	DIAS													
		1	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	—
Lisboa ..	Acções C. <sup>as</sup> de Ferro Portuguezes .....	443,000	—	—	—	—	—	—	444,000	—	444,000	444,500	—	444,500	—
	» Nacional .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Carris de Ferro de Lisboa .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Ascensores .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Obrig. C. <sup>as</sup> de Ferro Portuguezes .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez d'Africa .....	—	—	85,000	85,000	—	85,000	—	85,000	—	—	85,400	—	—	—
Paris. . .	Acções C. <sup>as</sup> de Ferro Portuguezes .....	—	—	—	—	—	—	—	640	640	649	640	640	640	—
	» Madrid-Caceres-Portugal .....	—	—	204,25	—	—	—	—	—	—	203,75	203,75	203,75	—	—
	» Norte de Hespanha .....	345	345	345	345	345	345	—	—	—	—	347,50	348,75	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante .....	272,50	266	272,50	275	276,25	275	—	276,25	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes .....	347,50	—	—	320	320	320	—	—	—	—	—	—	—	—
	Obrig. C. de Ferro Portuguezes .....	338	355	357,50	357,50	357	—	358	357,50	357	357	—	357,50	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal .....	327,50	—	327,50	329	328	—	—	329,50	328	329,50	330	326,25	—	—
	» Norte Hespanha, 4. <sup>a</sup> hypotheca .....	—	—	—	—	—	—	—	348,75	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez Africa .....	472,50	472,50	472,50	472,50	472,50	—	472,50	472,50	472,50	472,50	472,50	472,50	—	—
Londres. .	Obrig. C. de F. Atravez Africa .....	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	—
Amsterd. .	Obrig. C. de F. Atravez Africa .....	92,62	94	94	92,62	92,50	—	92,62	92,75	92,75	92,75	92,25	92,69	—	—
Bruxellas. .	Obrig. C. de F. Atravez Africa .....	93,75	93,75	94,25	94,25	94,50	—	94,00	94,25	94,25	94,25	94,25	94,25	—	—

## RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERIODO DE EX- PLORAÇÃO	RECEITAS NO PERIODO						DIFFERENÇA				DESDE 1 DE JANEIRO	
		1888			1887			A MAIS		A MENOS		TOTAES	
		KIL.	TOTAES	KILO- METRI- CAS	KIL.	TOTAES	KILO- METRI- CAS	TOTAES	KILO- METRI- CAS	TOTAES	KILO- METRI- CAS	1888	1887
PORTUGAL													
Companhia Real	de 2		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	19 25 Nov.	580	57.630:000	99:362	380	49.000:000	84:482	8.630:000	14:880	—	—	2.310.680:000	2.250.060:000
	Antiga rede (1) . . . . .	26 2 Dez.	—	52.340:000	90:489	—	52.200:000	90:000	140:000	189	—	2.392.990:000	2.302.260:000
	3 9 »	—	48.740:000	83:982	—	44.820:000	72:403	6.890:000	11:879	—	—	2.441.700:000	2.344.080:000
	19 25 Nov.	82	4.344:000	52:975	74	2.979:680	40:266	1.364:320	12:709	—	—	277.636:380	163.590:880
	Nova rede não garant. (2) . . . . .	26 2 Dez.	—	3.589:000	43:768	—	3.593:680	48:563	—	4:680	4:785	284.225:380	167.284:560
	3 9 »	—	4.064:000	49:524	—	3.628:030	49:027	432:970	497	—	—	285.286:380	170.942:590
	19 25 Nov.	152	3.442:000	20:674	97	4.085:640	44:492	2.056:360	9:479	—	—	430.629:440	42.842:270
	» » garantida (3) . . . . .	26 2 Dez.	—	2.355:000	45:493	—	4.255:650	42:944	1.099:350	2:549	—	432.984:440	44.097:920
	3 9 »	—	2.363 000	45:546	—	4.261:040	43:000	1.404:960	2:546	—	—	435.347:440	45.358:960
Sul e Sueste . . . . .	28 3 Nov.	364	42.026:990	33:345	335	40.880:880	30:689	1.446:440	2:626	—	—	462.775:440	468.097:840
	4 10 »	—	40.342:549	28:566	—	9.278:550	27:697	1.034:095	809	—	—	473.087:755	477.376:390
	4 17 »	—	40.607:440	29:382	—	7.543:660	22:548	3.063:480	6:864	—	—	483.694:895	484.920:050
	21 27 »	345	46.387:464	47:499	345	45.922:799	50:548	464:362	—	—	3:049	688.078:747	644.744:444
Minho e Douro . . . . .	28 3 Dez.	—	46.463:396	47:749	—	43.734:471	43:924	2.728:922	3:798	—	—	704.542:443	658.445:888
	4 10 »	—	44.344:779	44:579	—	44.847:926	47:436	—	—	503:447	5:537	748.886:922	673.293:844
Beira Alta . . . . .	12 18 Nov.	263	5.608:817	22:469	253	6.782:530	26:808	—	—	4.473:743	4:639	286.328:635	278.253:254
	19 25 »	—	8.330:457	32:926	—	6.949:827	27:351	1.440:630	5:575	—	—	294.659:092	285.473:081
Guimarães . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
HESPAÑHA													
Norte de Hespanha . . . . .	48 24 Nov.	2776	1.404:872	506	2776	1.239:835	446	165:037	60	—	—	58.643:554	59.240:248
	25 4 Dez.	—	1.444:263	508	—	1.244:144	447	170:119	61	—	—	59.054:847	60.484:362
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante . . . . .	48 24 Nov.	2672	4.423:956	420	2672	4.032:206	386	94:750	34	—	—	46.494:878	46.759:357
	25 4 Dez.	—	4.084:722	404	—	4.023:997	383	57:725	24	—	—	47.273:600	47.783:354
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes . . . . .	5 14 Nov.	793	244:374	308	793	233:486	294	44:488	44	—	—	40.082:589	40.448:494
	12 18 »	—	234:064	294	—	207:630	262	23:434	29	—	—	40.343:650	40.325:824
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal . . . . .	48 24 Nov.	429	75:676	176	429	50:886	118	24:790	58	—	—	2.797:870	2.809:064
	25 4 Dez.	—	67:490	157	—	56:497	134	44:293	26	—	—	2.865:360	2.865:758
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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



# COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA

RELATORIO DO CONSELHO D'ADMINISTRAÇÃO  
E PARECERES DO CONSELHO FISCAL

(Conclusão do n.º 18)

## SITUAÇÃO EM AFRICA

Póde considerar-se construída a 1.ª secção e parte da 2.ª do vosso caminho de ferro, esperando nós que a inauguração da 1.ª secção e abertura à exploração terá lugar antes da proxima reunião ordinaria da assembléa geral d'esta companhia.

As chuvas torrencias que desde novembro até junho cahiram, póde dizer-se ininterrompidamente, em Angola fizeram diminuir o andamento da construcção, e os seus effeitos determinaram a demora na conclusão da primeira secção, pela reparação que foi necessario fazer nos aterros que naturalmente tiveram um grande recalque, o qual, a par da vantagem de os consolidar, trouxe o inconveniente da demora para de novo serem regularizados.

As grandes chuvas teem ainda dois inconvenientes graves, que ambos se traduzem em diminuição do numero d'homens para o trabalho: dos indigenas por tirarem das suas terras (arimos) a producção sufficiente para as pequenas necessidades que conhecem; dos europeus pelas doenças inherentes aos annos de grandes chuvas.

Apesar d'estas contrariedades, o estado actual dos trabalhos dar-vos-ha a convicção de que em breve deveremos ter em exploração as primeiras secções da linha de Loanda a Ambaca, porquanto:

desde Loanda até ao kilometro 60 está a via assente, faltando apenas concluir a balastragem nos ultimos kilometros;

do kilometro 60 até 106 as terraplenagens estão quasi concluidas;

do kilometro 106 a 120 está a concluir-se o estudo de uma variante a que fomos obrigados pelo governo de Sua Magestade, depois de consulta da illustradissima junta de obras publicas e minas, com o fim de approximar do Cunga a directriz da linha. Logo que esta variante seja approvada pelo governo geral d'Angola será atacada a construcção da 3.ª secção, para o que já está em Cunga o material necessario.

A não haver caso de força maior, esperamos que a plataforma da 3.ª secção esteja terminada no mez de abril proximo, devendo antes de junho chegar a exploração até ao kilometro 140.

Está-se procedendo aos trabalhos preparatorios necessarios para dar principio ao ataque da construcção em Oeiras, a 220 kilometros da origem, fazendo-se ali as installações necessarias para um centro de ataque dos trabalhos importantes da 5.ª e 6.ª secções.

Contamos que em março estará em construcção a parte comprehendida entre Oeiras e Ambaca, conforme as instrucções dadas ao constructor e por elle accites.

Para desenvolver mais rapidamente a construcção d'esta parte da linha (Oeiras a Ambaca), estabelecemos um outro centro de ataque em Canhoca e em Dalatando ou Catende.

Temos combinado a distribuição do serviço com a idéa de conseguir a conclusão da construcção e abertura à exploração nos seguintes periodos, se causas de força maior não vierem inutilisar os nossos esforços:

1.ª secção, kil. 60, em 31 de outubro de 1888.

2.ª " " 100, em 21 de março de 1889.

3.ª " " 140, em maio de 1889.

4.ª e 5.ª secções, kil. 220 (Oeiras), junho de 1890.

6.ª, 7.ª e 8.ª Ambaca, margem direita do rio Lucalla, maio de 1891.

O pessoal empregado n'estes trabalhos tanto pela companhia como pela «Sociedade constructora» e sr. J. Burnay é o seguinte:

Engenheiros .....	6
Conductores .....	9
Pessoal menor .....	35
Trabalhadores:	
Europeus { média desde junho de 87 a junho de 88 }	81
Indigenas { }	994

O material existente em Loanda é o seguinte:

Carris para uma extensão de linha de kil.....	157
Placas gyratorias .....	4
Mudanças de via .....	40
Postes telegraphicos.....	1:500
Fio telegraphico de 4 <sup>mm</sup> , toneladas .....	25
Portas.....	157
Janellas.....	160
Prumos para vedações.....	3:044
Asnas para coberturas de casas de guarda.....	140
Chapa de ferro galvanizado para coberturas, metros quadrados.....	9:393
Tijolos.....	128:000
Telha de Marselha.....	67:125
Ardosias para cobertura .....	3:750
Basculas romanas de 500 k.....	6
" " de 1:000 k.....	6
Reservatorios para agua.....	2
Locomotivas.....	8
Fourgons, wagons e plataformas .....	54
Corruagens-salões de 1.ª, 2.ª e 3.ª classe .....	15
Travessas para kilometros ...	117
Pontes de 2 metros.....	6
" de 3 " .....	26
" de 4 " .....	26
" de 10 " .....	4
Tubos para pequenos aqueductos.....	361

além de madeiras de construcção, bombas, machinas para reparações, um motor a vapor, material de estações, etc. etc.

Senhores accionistas:

A exposição do que vae feito em Loanda prova-nos que a «Sociedade constructora do caminho de ferro de Ambaca», não concentrando só os seus esforços no acabamento da primeira secção, visa ao fiel cumprimento do seu contrato dentro do prazo marcado. Podem os impacientes exigir que mais trabalho houvesse; cumpre, porém, notar que, em obras d'este vulto, não é possível marcar proporção de tempo ao trabalho a executar; seria erro querer reduzir esse trabalho a uma simples regra de tres: é preciso ver que no primeiro periodo entra a installação, a propaganda, a organização do pessoal, a alliança com o indigena, a pesquisa dos materiaes de construcção, a escolha e montagem dos meios de transporte, a policia, o serviço sanitario, a escripturação, o credito — tudo o que tende a assegurar o andamento regular e o acabamento da obra. O que tudo isso representa de valor é quanto vem juntar-se ás garantias mais que sobejas, que possuem os portadores de obrigações.

Vae longo este trabalho, a que poremos remate, agradecendo muito reconhecidos aos ex.<sup>mos</sup> srs. conselheiros Henrique de Macedo Pereira Coutinho e Henrique de Barros Gomes, que geriram a pasta da marinha durante o exercicio findo, Guilherme Augusto de Brito Capello, illustrado governador geral da provincia de Angola, e marquez das minas, digno fiscal do governo junto á nossa empresa, o auxilio que, dentro dos limites naturaes



do cumprimento exacto dos seus deveres, nos teem prestado, mostrando todos a perfeita comprehensão dos beneficios que deve trazer ao paiz a realisação do nosso empreendimento.

Confessando igualmente que a nossa tarefa nos foi muito facilitada pelos conselhos e relevantissimos serviços do nosso administrador—delegado em Lisboa, o ex.<sup>mo</sup> sr. conselheiro Lopo Vaz de Sampaio e Mello, e do nosso digno conselho fiscal, aqui lhes deixamos registrados os protestos do nosso reconhecimento.

Porto, 26 de outubro de 1888.

*Pelo conselho d'administração*

O presidente *Carlos Lopes*.

O vice-presidente *Alexandre Peres*.

O secretario *Arnaldo de Novaes Guedes Rebello*.

#### PARECER DO CONSELHO FISCAL

Senhores accionistas:—A admissão das nossas obrigações á cotação official nas praças de Amsterdam, Bruxellas, Londres e Paris, a regular e justificada subida do preço d'essas obrigações, quer no estrangeiro, quer entre nós, os notaveis adiantamentos dos trabalhos da construcção da vossa linha em Africa, a ponto de ter talvez a esta hora em que vos achaeis reunidos começado a exploração da 1.<sup>a</sup> secção da mesma linha, taes são os factos capitaes que assignalam o segundo periodo da existencia d'esta companhia, o qual durou desde 30 de junho de 1887 até o presente.

A par d'estes factos consigna ainda o nosso conselho de administração no relatorio que acaba de vos ser apresentado as providencias interessantes, tomadas pelo mesmo illustrado conselho, quer com relação á fundação d'uma sociedade cooperativa entre os nossos empregados em Africa, afim de lhes facilitar as condições do seu viver, quer com relação á participação da companhia em uma Mala real portugueza, que nos permite mais amiudadas communicações com aquelle paiz, e ainda a compra de um edificio proprio para a installação da nossa séde: tudo tendente a melhorar a organização dos serviços da companhia, e ainda a sorte d'aquelles cujos serviços utilizamos.

Por certo reconheceréis, senhores, como o vosso conselho fiscal, a importancia de todos estes factos, e o fecundo labor que elles representam, realçados ainda pelas difficuldades, que sempre ha mister vencer quando a administra tão de longe, como acontece ao nosso conselho de administração.

Por outro lado, e quanto a contas, estão conformes com os livros da companhia, accada e regularmente escripturados, o balanço e as contas que acabam de vos ser presentes. Os esclarecimentos constantes do relatorio ácerca d'um e d'outros habilitam-nos a julgar da regularidade com que são geridos os fundos da companhia para segurança dos vossos interesses e exacto cumprimento dos compromissos da nossa empresa.

Senhores accionistas:

Cada vez se accentua com mais força e mais auctorisadamente a idéa da continuação da nossa linha além d'Ambaca.

O voto ponderoso da junta geral d'Angola, a representação do commercio de praças além d'aquelle terminus, a perspectiva de maior rendimento na exploração da nossa linha, tudo parece exigir aquelle prolongamento, de cuja necessidade os poderes publicos decer-o se compenetrarão.

Em conclusão, senhores, e pedindo licença para declinar como immerecidos os agradecimentos que só por sua muita deferencia nos tributa o vosso conselho de administração, é o vosso conselho fiscal de

#### PARECER

1.<sup>o</sup> Que o relatorio e contas sejam plena e unanimemente approvados.

2.<sup>o</sup> Que consignéis na acta um voto de subido louvo ao vosso conselho de administração, especialisandor aliás sem melindre de ninguém, os seus dignissimos presidente e secretario ex.<sup>mos</sup> srs. Carlos Lopes e Arnaldo de Novaes Guedes Rebello, pela inexcédível dedicação e intelligencia com que desempenharam os seus cargos.

Porto, 26 de outubro de 1888.

*Pelo conselho fiscal*

*Conde de Gouveia* (Vice-presidente).

*Antonio Joaquim de Castro Gonçalves*.

*Antonio José Lopes Navarro*.

*Domingos Candido d'Almeida Ribeiro*.

*José Eduardo Ferreira Pinheiro*.

#### COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

*Sociedade anonyma de responsabilidade limitada*

Por determinação do ex.<sup>mo</sup> sr. vice-presidente da assembléa geral d'esta Companhia é convocada extraordinariamente a mesma assembléa, nos termos do art. 26.<sup>o</sup> dos estatutos, para o dia 23 de janeiro de 1889, ao meio dia, afim de se preencherem os cargos vagos, e dar seguimento ás resoluções tomadas na assembléa geral de 15 de dezembro de 1887, continuada em 21 do mesmo mez, relativas a reforma dos estatutos.

Lisboa, 15 de novembro de 1888.

O SECRETARIO DA MESA DA ASSEMBLÉA GERAL

*Candido Augusto da Silva Saturnino*.

#### ARREMAÇÃOES E CONCURSOS

##### ADMINISTRAÇÃO GERAL DOS TABACOS

*Arrematações de tabacos em rama*

Esta administração recebe propostas em carta fechada, acompanhadas das respectivas amostras, até á 1 hora da tarde do dia 26 do corrente mez, para o fornecimento em arrematação de 202:000 kilos de tabaco em rama de diferentes qualidades.

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 horas da tarde.

Esta administração recebe propostas em carta fechada até a 1 hora da tarde do dia 9 de fevereiro de 1889, para o fornecimento em arrematação de 140:000 kilos de tabaco em rama, devendo até esse dia achar-se as amostras respectivas na alfandega de Lisboa.

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

Esta administração recebe propostas em carta fechada até a 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*.



**AVIZOS DE SERVIÇO**  
**COMPANHIA REAL**  
**DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES**

*Paragem de comboios na estação de Reguengo*

Desde 24 de dezembro de 1888, além da paragem de um minuto que na estação de Reguengo tem o comboio n.º 10, mixto entre Santarem e Lisboa, terão ali igual paragem os comboios n.ºs 9, 11 e 12 também mixtos entre Lisboa e Santarem.

Lisboa, 11 de dezembro de 1888.

*Serviço da via e obras*

Quem pretender comprar a madeira resultante dos cortes a fazer nas arvores de talhadia, que existem nos taludes da linha, e outros productos, a saber:

**POZZOLANA DOS AÇORES**

OU  
**CIMENTO HYDRAULICO**

**GERMANO SERRÃO ARNAUD**  
**Lisboa — Caes do Sodré, 84, 2.º**

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

Tem sido empregado nas obras do arsenal de marinha, da companhia das aguas, caminhos de ferro portuguezes, alfandega de Porto, barras da Figueira e S. João da Foz, pontes em Abrantes e na Regua, e de muitas outras de vulto como aterro da Boa Vista em Lisboa, doka de Ponta Delgada, na ilha de S. Miguel, e 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 15 kilogrammas a quantidade minima para vendas.

«Choupos, salgueiros, amieiros, vimes, limpeza de arvores, matto, cannas e hervas», pôde dirigir em carta fechada a sua proposta á Repartição da via e obras em Lisboa, no largo dos caminhos de ferro ou aos escriptorios das secções em Pombal e Ponte de Sôr, até ao dia 5 de dezembro proximo, para as cannas, e até ao dia 20 do mesmo mez para madeira e herva.

As condições da compra corte e outras acham-se patentes na dita Repartição e nas estações de Santarem, Entroncamento, Pombal, Coimbra, Aveiro, Gaia, Barquinha, Abrantes. Ponte de Sôr, Elvas, Torre das Vargens, Castello de Vide, Alcantara, Torres Vedras e Cacem.

Lisboa, 26 de novembro de 1888

O DIRECTOR DA COMPANHIA  
*Pedro Ignacio Lopes.*



**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*

**AUGUST BLUMENTHAL - HAMBURGO**

**VAPORES DIRECTOS**

ENTRE

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

**Expedições para Gibraltar**

Por via de LONDRES

**Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Hespanha**

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS

DA

**COMPANHIA HAMBURGUEZA -- SUL-AMERICANA**

Nos dias 4, 18 e 25 de cada mez

**FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO**

E AS

**ESTAÇÕES DOS CAMINHOS DE FERRO**

EM

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

**AGENTES**

**EM LISBOA**

**Ernesto George**

R. do Ferregial de Cima, 2

**EM MADRID**

**Cezar Fereal**

Calle de la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

**August Blumenthal — HAMBURGO**

**FUNDIÇÃO PRIMITIVA VALENCIANA**

E OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO

**ME. Marco & C.ª**

(Succesores de Casas)

**VALENCIA-199, San Vicente, 199 - HESPAHNA**

Diplomas de honra:  
Madrid  
e Valencia em 1893

14 primeiros premios  
em varias  
exposições

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

**ARMACÕES, PONTES**

*Caldéiras de vapor*

**GRUAS E TORRONS**

*Machinas de serrar*

**MOINHOS**

**para arroz farinhas e azei-**

**tonas**

**MACHINAS DE VAPOR**

*de 2 a 400 cavallos. Grande economia*

**EM CONSUMO DE COMBUSTIVEL**

*sem competencia*

**PRENSAS HYDRAULICAS**

*e de parafusos*

**NORAS E BOMBAS**

*de todos os systemas*

**MATERIAL COMPLETO**

*DE MINAS*

*Turbinas e Rodas hydraulicas*

**Fundição de todas as classes**

*Aparelhos para fabricas de chocolate*

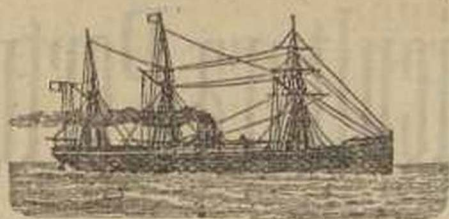
**MAQUINARIA COMPLETA**

*para a fabricação de*

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

**Catalogos e prospectos gratis**





# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 24 de dezembro o paquete Tagus  
Para Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro, Santos,  
Montevideo e Buenos-Ayres

Para Southampton e Antuerpia

O paquete NEVA

Esperado em 20 ou 21 de dezembro

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

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

## AGENTES

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

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

# Gregorio Manterola

S. Sebastião — HESPAÑA

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

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

Ha sempre em deposito

**Tubos de todas as classes**

**Marcos fontenarios**

**Torneiras, Chaves de passagem**

**Boccas de rega e incendio**

e todo o demais material para abastecimento d'aguas.

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

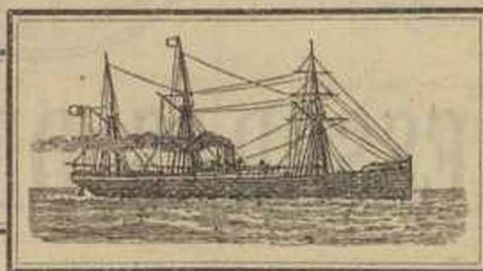
Bombas eapparehos elevadores de agua,  
para abastecimento de povoações, rega, e usos industriaes

**LADRILHOS REFRACTARIOS**

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

Engenheiro — D. Manuel Garbayo y Moreno.

# Chargeurs Réunis



# Chargeurs Réunis

## COMPANHIA FRANCEZA DE NAVEGAÇÃO

PARA O

BRAZIL, PERNAMBUCO, BAHIA, RIO DE JANEIRO E SANTOS

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

PELOS PAQUETES

Ville do Maranhão  
" de Pernambuco  
" de Maceió

Ville de Ceará  
" da Bahia  
" de Santos

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

PREÇO DAS PASSAGENS

		1.ª classe		3.ª classe	
		Ida	Ida e volta	Ida	Ida e volta
Pernambuco.....	Réis	70.000	105.000	36.000	54.000
Bahia.....	"	75.000	112.000	36.000	54.000
Rio de Janeiro .....	"	80.000	120.000	40.000	60.400
Santos .....	"	80.000	120.000	40.000	60.600

Para informações dirigir-se aos agentes

LARGO DO PELOURINHO, 19, 1.º

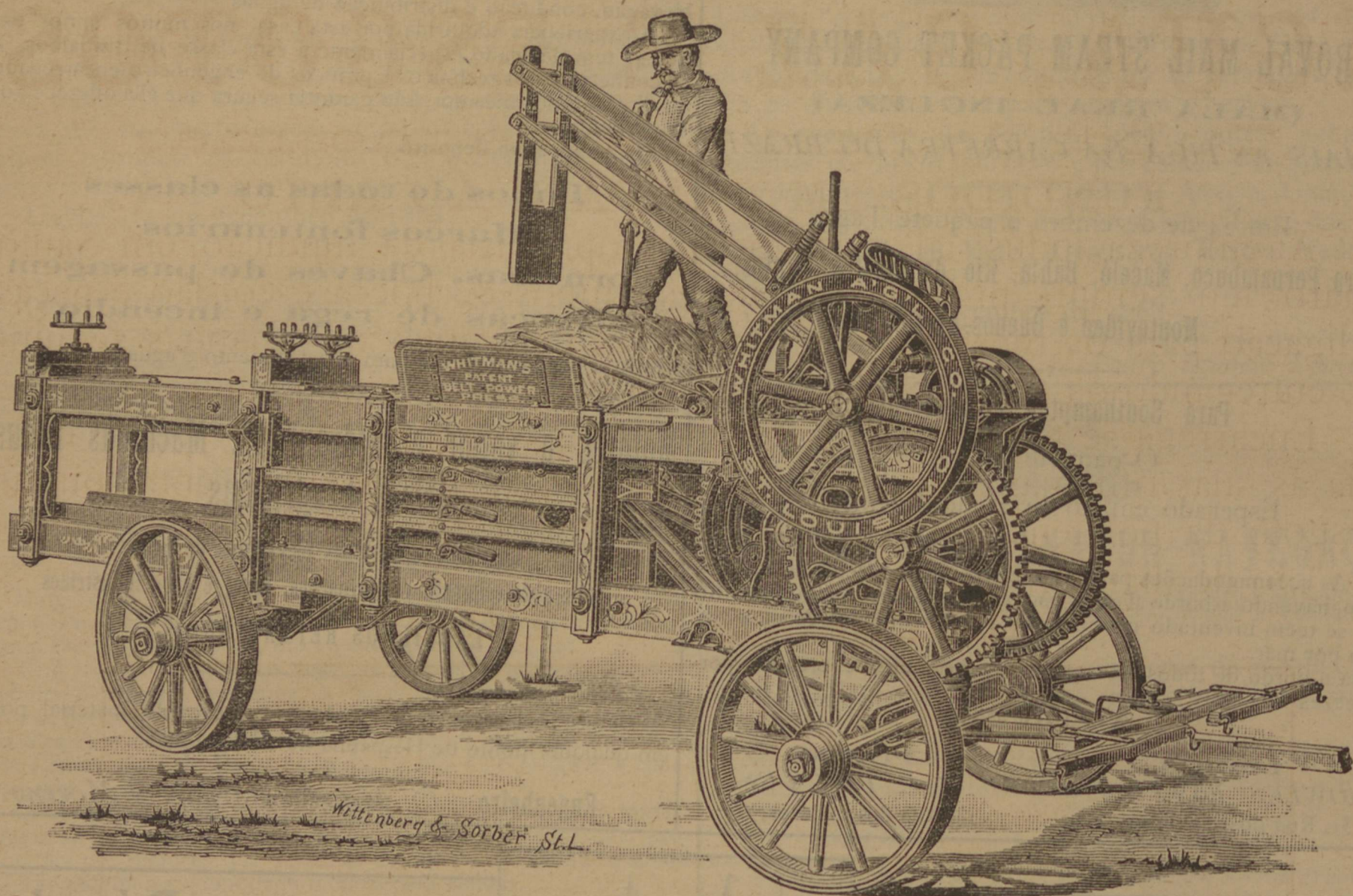
F. Garay & C.<sup>a</sup>

Estes vapores tem magnificas accommodações 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.



# Companhia Real Promotora da Agricultura Portuguesa



## PRENSAS COMPRESSORAS DE PALHA E FENO WHITMAN

### PREMIADAS EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

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

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

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

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

Os fardos ficam impermeaveis e incombustiveis.

### UNICOS RÉPRESENTANTES EM PORTUGAL

A Companhia Real Promotora da Agricultura Portuguesa

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



# CANALISAÇÕES PARA ÁGUA, GAZ E ESGOTOS

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

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

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

### DIMENSÕES DOS TUBOS

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

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

**Empresa Industrial Portugueza**

*Santo Amaro, LISBOA*

**Fabrica na Trafaria**

**DYNAMITE**

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

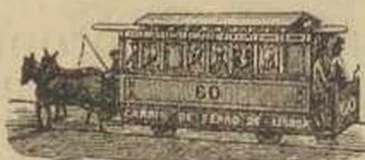
AGENTES EM LISBOA: Lima Mayer & Filhos, R. da Prata, 59, 1.º — AGENTE NO PORTO: D. Mat<sup>s</sup> Feuerheer Junior & C.<sup>as</sup>; R. Belmone.



# COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

BILHETES PESSOAES



BILHETES PESSOAES

N'este escriptorio todos os dias não santificados, do meio dia ás 3 horas da tarde, desde o dia 1 de dezembro proximo, poderão ser tomados bilhetes pessoaes e intransmissiveis para o transito em todos os carros que a Companhia tiver em serviço do publico, validos desde o dia em que forem tomados.

**Até 31 de dezembro de 1889, pela quantia de 30\$000 réis.**

**Até 30 de junho de 1889, pela quantia de 18\$000 réis.**

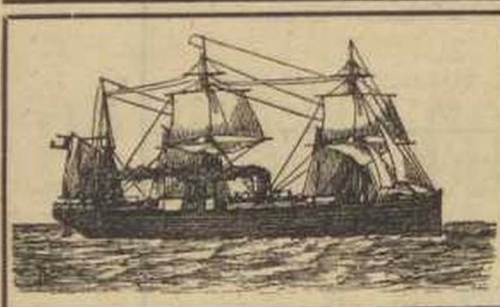
Conforme as condições patentes nas suas estações, chamando-se especialmente a attenção do publico para a condição 3.<sup>a</sup>, que diz: «O dono do bilhete, para usar d'elle, fica obrigado a apresental-o, não só ao conductor do carro em que tomar logar, como a qualquer empregado fiscal da Companhia, sempre que lhe fôr exigido; e não o fazendo pagará a passagem como qualquer outro passageiro que não use bilhete pessoal.

Os assignantes actuaes que queiram conservar, para 1889, os mesmos numeros dos seus bilhetes, terão de prevenir até ás 3 horas da tarde do dia 30 do corrente.

Esctorio da Companhia, 20 de novembro de 1888.

O chefe do movimento

*Henrique Howell.*



## 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.<sup>a</sup>*

10, Rua dos Fanqueiros, LISBOA

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





COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

# TARIFA DE DESPESAS ACCESSORIAS

applicavel em

TODAS AS LINHAS D'ESTA COMPANHIA

Desde 1 de Janeiro de 1889

## GRANDE VELOCIDADE

### I — Registro e Guia

**Bagagens, cães, recovagens, gado, etc.**

Em cada expedição..... 20 réis

### II — Serviço braçal

**Bagagens, recovagens e mercadorias**

Carga, descarga, evoluções e manobras á partida e á chegada; por tonelada. 400 réis  
Esta percepção será effectuada por fracções indivisiveis de 10 kilogrammas.

**Carruagens**

Cada uma..... 300 réis

**Gado**

Por cabeça de gado grosso ..... 100 réis  
» » » vitello ou porco ..... 90 »  
» » » carneiro, etc. .... 20 »  
» wagon completo de gado de qualquer especie ..... 700 »

**Transportes funebres**

Por caixão..... 360 réis

N. B. Os donos das carruagens e gado, seus creados ou agentes, deverão coadjuvar a carga e descarga dos wagons em que se fizer o transporte.

São isemptos d'estes direitos:

- 1.º As expedições de bagagens ou recovagens que pezarem até 30 kilogrammas, inclusivè;
- 2.º As expedições de metallico e valores;
- 3.º Os cães.

### III — Repesagem

A Companhia tornará a pesar as mercadorias, quando os consignatarios o sollicitarem; se, porém, o peso conferir com o que se houver registrado, depois de deduzidas as quebras naturaes, segundo a classe da mercadoria, o consignatario pagará:

Por fracção indivisivel de 100 kilogrammas ..... 50 réis  
» wagon ..... 600 »  
Minimum de percepção..... 50 »

Se resultar differença no peso, a favor dos interessados a despesa será feita por conta da Companhia, a qual os reembolsará do excesso da taxa respectiva.

### IV — Deposito ou arrecadação de bagagens

Pela arrecadação das bagagens nas estações, sob responsabilidade da Companhia, antes da partida dos comboios ou depois da chegada, quando o deposito tiver logar por mais de uma hora:

Por dia e fracção indivisivel de 50 kilogrammas ..... 4 réis  
Minimum de percepção..... 50 »

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO  
REDACÇÃO  
Condo Barão, 18  
LISBOA



Este depósito é constatado:

1.º Antes da partida, pela entrega de uma senha especial ao passageiro;

2.º Depois da chegada, pela conservação da senha de bagagem em poder do passageiro.

São isentos de pagamento de depósito ou arrecadação de bagagens os passageiros obrigados a esperar em qualquer estação o primeiro comboio que passe na direcção de seus destinos, e que os deva levar à estação para onde tenham tomado bilhete.

## V — Armazenagem

Todas as expedições que não forem retiradas da estação de destino 24 horas depois da chegada do comboio em que forem transportadas, pagarão:

### Recovagens ou mercadorias de grande velocidade

Por fracção de 50 kilogrammas, por dia.....	40 réis
Minimum de percepção.....	50 »

### Dinheiro e valores

Por fracção de 50\$000 réis declarados, por dia .....	40 réis
Minimum de percepção.....	100 »

### Carruagens de um ou dois assentos no interior

Pelas primeiras 24 horas.....	200 réis
Cada 24 horas mais.....	500 »

### Carrões, omnibus, diligencias e carros de mudanças

Pelas primeiras 24 horas .....	300 réis
Cada 24 horas mais.....	500 »

### Transportes funebres

Por caixão e por dia .....	900 réis
----------------------------	----------

### Animas

Os animas que não forem retirados logo à chegada dos comboios porque tenham sido transportados, serão mandados resguardar em lugar conveniente, devendo todos os gastos da guarda, sustento e mais despesas a que deem lugar, ser pagos pelos destinatarios, em presença da respectiva conta.

A Companhia não responde pelos accidentes que possam occorrer aos animas de qualquer natureza, que não forem retirados à chegada dos comboios porque tenham sido transportados.

A armazenagem de animas em gaiolas será paga em conformidade com a tarifa respectiva aos objectos de recovagem; além d'isso, deverá o destinatario pagar a conta de gastos de alimentação a que dê lugar a sua detenção na estação de destino.

## VI — Estacionamento de wagons

1.º Todo o wagon carregado com mercadorias a granel;

2.º Todo aquelle cujo carregamento incumba aos expedidores e a descarga aos destinatarios;

3.º Todo o wagon requisitado para transporte, que não tenha sido utilizado pelo transportador dentro das 6 horas seguintes à chegada do mesmo à estação de partida onde deva ser carregado para expedição, ou 12 horas depois da chegada à estação de destino, onde deva ser descarregado, ficará sujeito ao pagamento de direito de estacionamento, a saber:

*À partida* — Seis horas depois de posto à disposição do expedidor, quer esteja vazio quer parcialmente carregado, seja qual fôr o contheudo do wagon:

Por wagon e periodo indivisivel de 24 horas.....	1\$000 réis
--	-------------

A requisição de wagons deve ser feita com antecedencia não menor de 24 horas, devendo então fixar-se o dia e o comboio em que devem chegar à estação para que forem requisitados.

*À chegada* — Quando o wagon não se achar completamente descarregado 12 horas depois da sua chegada à estação de destino, a Companhia poderá a seu arbitrio:

1.º Fazer a descarga do contheudo do wagon, cobrando os respectivos direitos de descarga, em conformidade com a tarifa correspondente, e applicando os direitos de armazenagem respectivos, em virtude da que corresponda.

2.º Conservar o wagon carregado e perceber pelo seu estacionamento:

Por wagon e periodo indivisivel de 24 horas.....	1\$000 réis
--	-------------

## PEQUENA VELOCIDADE

### I — Registro e Guia

#### Mercadorias, carruagens, gado, etc.

Em cada expedição.....	20 réis
------------------------	---------

### II — Serviço braçal

#### Mercadorias

Carga, descarga, evoluções e manobras à partida e à chegada: por tonelada.	400 réis
Esta percepção será effectuada por fracções indivisiveis de 10 kilogrammas.	



Os direitos supra, decompõem-se pela fôrma seguinte:

1.º Gastos de carga á partida .....	100 réis
2.º » » descarga á chegada .....	100 »
3.º » » evoluções e manobras da estação, á partida .....	100 »
4.º » » » » » » » » chegada .....	100 »

N. B. Estes direitos são applicaveis, qualquer que seja o systema empregado na carga e descarga das mercadorias; isto é, a braço de homem, guindaste, calhas, etc.

Quando ás mercadorias apresentadas a granel, a Companhia faculte, que a carga e descarga dos wagons sejam feitas por conta e risco dos expedidores, deixará de perceber os direitos fixados para as operações de carga e descarga que o expedidor e o consignatário tenham effectuado, porém terá sempre o direito de perceber os direitos acima mencionados, por evoluções e manobras nas estações á partida e á chegada.

#### **Carruagens**

Cada uma .....	300 réis
----------------	----------

#### **Gado**

Por cabeça de gado grosso .....	100 réis
» » » vitella ou porco .....	90 »
» » » carneiro, etc. ....	20 »
» wagon completo de gado de qualquer especie .....	700 »

A carga e descarga de animaes ferozes, para os quaes os regulamentos de policia prescrevem precauções especiaes, serão feitas por conta e risco do expedidor e consignatário, sem que a Companhia cobre quantia alguma por estas operações.

Para os animaes pequenos em gaiolas, os direitos de serviço braçal, serão cobrados segundo a tarifa applicavel ás mercadorias.

Os donos das carruagens e gado, seus criados ou agentes, deverão coadjuvar a carga e descarga dos wagons em que se fizer o transporte.

Se a Companhia julgar necessario que as rodas sejam separadas dos vehiculos, por causa da segurança ou conveniencia do transporte, os expedidores não poderão recusar-se a fazer esta operação.

#### **Material circulante para caminhos de ferro**

Este material, quando transportado sobre suas proprias rodas, será entregue pelos expedidores na estação de partida, e recebido pelos consignatários na de chegada, sobre os carris do caminho de ferro, sendo todas as operações e gastos anteriores e posteriores, de conta dos expedidores e consignatários.

### **III — Repesagem**

A Companhia tornará a pesar as mercadorias, quando os consignatários o sollicitarem; se, porém, o peso conferir com o que se houver registrado, depois de deduzidas as quebras naturaes, segundo a classe da mercadoria, o consignatário pagará:

#### **Mercadorias**

Por fracção indivisivel de 100 kilogrammas .....	50 réis
» wagon completo .....	600 »
Minimum de percepção .....	50 »

#### **Material circulante**

Por locomotiva, tender ou wagon .....	600 réis
---------------------------------------	----------

Se resultar differença no peso, a favor dos interessados, a despeza será feita por conta da Companhia, a qual os reembolsará do excesso da taxa respectiva.

### **IV — Armazenagem**

Todas as expedições que não forem retiradas da estação de chegada, 48 horas depois do praso legal, estipulado para a entrega das mercadorias na estação de destino, pagarão:

#### **Mercadorias de qualquer classe**

Por fracção indivisivel de 100 kilogrammas e por dia:	
Durante os primeiros 5 dias .....	2 réis
» » seguintes 5 » .....	4 »
Cada dia mais .....	10 »
Minimum de percepção .....	50 »

#### **Carruagens de um ou dois assentos no interior**

Pelas primeiras 24 horas .....	200 réis
Cada 24 horas mais .....	500 »

#### **Carrões, omnibus, diligencias e carros de mudança**

Pelas primeiras 24 horas .....	300 réis
Cada 24 horas mais .....	500 »

#### **Animaes**

Os animaes que não forem retirados até 2 horas depois da chegada do comboio porque tenham sido transportados, serão mandados resguardar em lugar conveniente, devendo todos os gastos de guarda, sustento e mais despesas a que deem lugar, ser pagos pelos destinatários, em presença da respectiva conta.

A Companhia não responde pelos accidentes que possam ocorrer aos animaes de qualquer natureza, que não forem retirados á chegada dos comboios porque tenham sido transportados.



## Material circulante para caminhos de ferro

Este material quando não seja retirado da estação de destino 48 horas depois do prazo legal prescripto para a chegada á estação destinataria, pagará:

Por vehiculo de qualquer natureza e por dia..... 900 réis

## V — Estacionamento de wagons

1.º Todo o wagon carregado com mercadorias a granel;

2.º Todo aquelle cujo carregamento incumba aos expedidores, e a descarga aos consignatarios;

3.º Todo o wagon requisitado para transporte, que não tenha sido utilizado pelo transportador dentro das 24 horas, depois da chegada á estação de partida onde deva ser carregado para expedição, e 24 horas depois da chegada á estação de destino, onde deva ser descarregado;

Ficará sujeito ao pagamento de direitos de estacionamento a saber:

*Á partida* — 24 horas depois de posto á disposição do expedidor, quer esteja vazio, quer parcialmente carregado, seja qual for o contheudo do wagon:

Por wagon e periodo indivisivel de 24 horas ..... 1\$000 réis

A requisição de wagons deve ser feita com antecedencia não menor de 24 horas, devendo então fixar-se o dia e o comboio em que devem chegar á estação, para que foram requisitados.

*A chegada* — Quando o wagon não se achar completamente descarregado, 24 horas depois da sua chegada á estação de destino, a Companhia poderá a seu arbitrio:

1.º Fazer a descarga do contheudo do wagon, cobrando os respectivos direitos de descarga, em conformidade com a tarifa correspondente, e applicando os direitos de armazenagem respectiva, em virtude do que corresponda;

2.º Conservar o wagon carregado e perceber pelo seu estacionamento:

Por wagon e periodo indivisivel de 24 horas..... 1\$000 réis

## DIREITOS DE TRANSMISSÃO

Sempre que as linhas d'esta Companhia recebam ou entreguem qualquer expedição a outra linha de administração differente, cobrar-se-ha para a Companhia Real apenas metade dos direitos fixados nos artigos II de grande e pequena velocidade da presente, e mais os de transmissão seguintes:

Bagagens, recovagens e mercadorias, quer de grande quer de pequena velocidade, por tonelada de 1:000 kilogrammas (cobráveis por fracções de 10 kilogrammas) .....	50 réis
Carruagens — cada uma .....	50 »
Gado grosso — por cabeça .....	20 »
Vitellos ou porcos — idem idem .....	10 »
Carneiros, cabras, etc. — idem, idem .....	5 »
Gado por wagon completo .....	100 »
Transportes funebres — cada um .....	50 »
Metallico e valores — por fracção de 50\$000 réis .....	5 »
Cães — cada um .....	10 »
Animaes ferozes — cada um .....	20 »
Material circulante de caminho de ferro — por vehiculo .....	100 »

## IMPOSTO DE SELLO

Em conformidade com a lei de 26 de Novembro de 1885 e respectivo regulamento, ha a cobrar conjuntamente com os direitos de guia e registro das expedições, o imposto de sello seguinte:

Em cada registro de expedição, quer de grande quer de pequena velocidade.	20 réis
Em cada registro de bagagens ou cães .....	10 »

Quando vierem escripturados no mesmo registro, bagagens e recovagens ou cães, considerar-se-ha como um só registro de bagagens.

## EMBARQUE E DESEMBARQUE

**Por embarque ou desembarque de quaesquer volumes na ponte e molhes do mar da estação de Lisboa**

Volumes cujas massas indivisiveis não excedam a 3:000 kilogrammas:	
Por tonelada .....	100 réis
Cobráveis por fracção de 100 kilogrammas.	
Minimum cobravel .....	50 »
Volumes de peso indivisivel, além de 3:000 até 5:000 kilogrammas.	
Por tonelada indivisivel .....	1\$000 »
Volumes de peso superior a 5:000 kilogrammas serão taxados por ajuste especial.	

A Companhia declina toda a responsabilidade por accidentes originados por casos de força maior ou avaria de apparelhos.

Ficam pela presente annulladas e substituidas as tarifas de despesas accessorias de 1 e 31 de Dezembro de 1884, 5 de Março de 1887 e 16 de Janeiro de 1888.

Lisboa, 1 de Dezembro de 1888.

O DIRECTOR DA COMPANHIA

Pedro Ignacio Lopes