

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑA

NAVEGAÇÃO

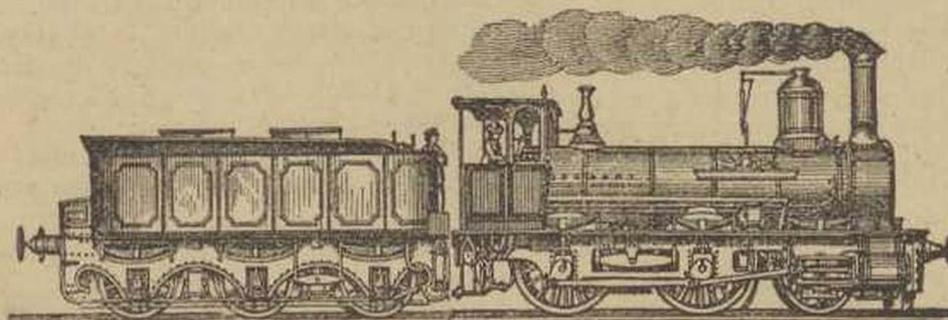
COMMERCIOS

PORTOS

CORREIOS

TELEGRAPHOS

MINAS



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

CORRESPONDENTES E REPRESENTANTES NO ESTRANGEIRO

HESPAÑA — MALRID — 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 caza editora David Corazzi — Rua da Quitanda, 38.

AVISO IMPORTANTE

Por acordo 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 as tarifas:

N.º 3 de pequena velocidade das linhas do Minho e Douro, material de construcção de caminhos de ferro.

C. N. M. D. n.º 1 de grande velocidade, passageiros, bagagens e cães.

Vidé a secção Tarifas de transporte.

Distribuiremos com o proximo numero as tarifas:

N.º 1 de Leste e Norte, gado vacum por wagon completo;

N.º 1 do ramal de cintura — madeira e palha por wagon completo;

Brevemente distribuiremos tambem a tarifa de volumes pequenos até 10 kilogrammas, e outras que em breve começarão a vigorar nas diferentes redes.

Com os nossos numeros anteriores temos dado como annexos 29 tarifas especiaes.

SUMMARIO

Construcção da linha urbana. — Caminho de ferro de Loanda a Ambaca, por Pedro Romano Folque. — Parte official, abrârâ de 13 de dezembro de 1888 concessão da linha de Santarem a Vendas Novas. — Tarifas de transporte, gado por wagon completo, materiaes de construcção, passageiros, bagagens e cães. — Correspondencia de Loanda, por S. — Companhia dos Caminhos de ferro meridionaes. — Transportes internos e internacionaes. — Ascensores em Lisboa. — Linha de tramways na Italia. — Boletim financeiro, de Lisboa em 31, — Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa, Paris, Londres, Amsterdam e Bruxellas. — Receitas dos caminhos de ferro. — Carteira dos accionistas. — A Beira Alta e a Companhia Real. — Notas varias. — Arrematações e concursos. — Avisos de serviço. — Annuncios.

CONSTRUÇÃO DA LINHA URBANA

A construcção da abobada de revestimento do tunnel da linha urbana está terminada na extensão total de 2:600 metros.

Com a mesma actividade proseguem os trabalhos da construcção dos encontros da abobada, de que faltam apenas 2:000 metros de comprimento total, estando executados 3:200.

Poucos meses tem decorrido depois que comunicámos aos nossos leitores o começo d'esta grande obra d'arte, e poucos restam para que o silvo da locomotiva venha ao coração da capital saudar os seus habitantes e annunciar-lhes o termo d'este emprehendimento tão notavel pelo arrojo da construcção como pelo consideravel melhoramento que representa para a cidade de Lisboa.

As commodidades que se proporcionam ao passageiro nas linhas ferreas são o factor mais importante que concorre para o seu progresso, traduzindo-se em um accrescimo de movimento de passageiros, e como consequencia do estreitamento de relações commerciaes, com um augmento notavel de trafego.

A estação da Avenida, pela sua posição central em relação á zona baixa da cidade, onde a população é mais densa e a vida commercial mais activa, está nas melhores condições de atrahir o viajante e aumentar o movimento de passageiros já hoje consideravel.

Para a zona alta da cidade a posição d'esta a meia encosta não é menos favoravel.

Na execucão d'esta obra dois mil e quinhentos operarios teem trabalhado para vencer as inumeras difficultades que teem surgido e que felizmente se tem conseguido dominar.

Especialmente em toda a extensão do tunnel, entre a testa da entrada e o poço da Escola Polytechnica, a natureza do terreno e sobretudo a carga mais reduzida sobre o tunnel exigiram precauções especiaes, reforçamento de entivações, augmentos de espessura nas alvenarias de revestimento para garantir a estabilidade d'esta construcção.

Está superado o obstaculo, com a conclusão do revestimento; e a execucão de uma contra abobada servindo de soleira em toda esta parte do tunnel, será a mais completa prevención contra qualquer assentamento.

As terraplenagens da estação de bifurcação em Cam-

polide estão terminadas, os edifícios concluidos, e em breve começará o assentamento das vias que se fará até a estação central com carris d'áço de 12 metros com o peso de 40 kilos por m. c.

As duas linhas do tunnel dividem-se em tres series na estação central, separadas por caes de passageiros, facilitando assim o accesso aos diferentes comboios, conforme o seu destino.

Na disposição dos signaes e manobras das agulhas, seguir-se-hão os systemas mais aperfeiçoados, e a sua adaptação á estação central está sendo objecto de estudos especiaes, que se estão elaborando com o fim de garantir a segurança do serviço sem comprometter a sua rapidez.

Opportunamente daremos conta aos nossos leitores da disposição da gare, da estação e dos seus edifícios.

O accesso dos passageiros á plata-forma da estação é estabelecido pelas escadas e ascensores, para a entrada pelo largo do Camões, e por uma rua de 10 metros de largura para a entrada pelo pateo do Penalva que será transformado em um largo de 600 metros quadrados.

CAMINHO DE FERRO DE LOANDA A AMBACA

Discurso proferido no acto da inauguração em 31 de outubro de 1888

Cabe-me a honra de ser o primeiro a levantar a voz n'esta solemnidade. E nunca coração portuguez estremeceu mais orgulhoso da patria, do que o meu, senhores, n'este momento feliz da minha vida.

Abre-se hoje no livro da historia mais uma pagina, a mais brillante talvez, da moderna civilisação portuguez em África.

Portugal dá o primeiro passo positivo para a realisacão do grande pensamento de um caminho de ferro através d'África. E se esta grandiosa ideia, que interessa o mundo inteiro, se affigura uma utopia irrealisável para os que não teem vista que alcance largos horizontes, é uma convicção inabalável para aqueles, que acima de todas as crenças, teem a crença firme e positiva no incessante progredir da humanidade no caminho do bem e do útil.

Abstrahindo, porém, n'este primeiro impulso de tão arrojada ideia, do alcance universal da obra gigante, cujo primeiro marco positivo hoje se vae inaugurar, congratulemo-nos, senhores, exultemos de alegria e entusiasmo vendo a realidade de um caminho de ferro na província de Angola, onde quatro séculos de esforços heroicos da mãe patria, ainda não poderam tirar d'esta bella colonia riquezas compensadoras para tão grande somma de sacrifícios.

A viação accelerada, senhores, é a alavanca poderosissima do progresso moderno.

O caminho de ferro vae ser para Angola a vara milagrosa de Moysés; essas linhas de aço estendendo-se e tocando as rochas dos sertões, transformalos hão em mananciaes abundantes de riquezas certas e inesperadas.

E quem pôde duvidar? Só aquelles que do vasto territorio de Angola desconheciam as suas tão varias condições climaticas, a fertilidade exhuberante do seu solo, tão variado também em natureza, e tão cortado de ribeiros affluentes dos grandes rios que são de todos conhecidos.

Esses mesmos oceanos de capim, que são o terror do viajante pela sua robustez e vigor, que açoita as faces dos que teem de os atravessar, são prova segura da aptidão do solo para culturas uteis e valiosas.

Jazigos de minérios aponta-os a tradição; são conhecidos uns, revelam-se-nos outros; e quantos ignorados!

Só esperam o trabalho do homem para demonstrarem o que para mim é fé: que não pôde existir, senhores, a fatal coincidencia, que dos velhos dominios portuguezes em África só nos restem os desprovidos das riquezas naturaes que teem enriquecido os estranhos.

O caminho de ferro será o verdadero fomento do commercio, da agricultura e da industria. Mas será tambem, senhores, o motor seguro da civilisação do indígena; vae modificar para o bem os seus costumes selvagens; dará golpe de morte na sua indolência; e a evolução do seu intelecto operar-se ha segura e rapidamente, ferindo-o de improviso com uma maravilha tangivel, e tão evidentemente pratica e útil para todos, que hade conduzir fatal-

mente aquelles cerebros, que o culto do feitiço não deixa pensar nem reflectir, a forçadas locubrações intellectuaes: ao exercicio emfisi das facultades mentaes, n'elles adormecidas pela accão constante do meio bestial que os opprime, aggravada pela embriaguez, tornada culto e suprema ventura, para quem da existencia só conhece os prazeres da vida vegetativa.

E ninguem venha dizer, senhores, que a raça negra haja o triste privilegio de fugir á evolução; ninguem o diga hoje, que a sciencia, se ainda não conseguiu demonstrar, pela relativa imperfeição dos seus meios de observação, que uma alma sensivel existe em todos os seres vivos, demonstra que não existem fronteiras accentuadas, que não ha uma solução de continuidade na escala dos seres.

Creio pois, e creio firmemente, que inesperadas surprezas de rapida civilisação da raça negra nos estão reservadas, pelo influxo maravilhoso do mais efficaz instrumento de actividade e progresso — um caminho de ferro a vapor, — cortando os sertões africanos.

Tudo concorre para apontar o nosso Portugal como accentuadamente fadado para altos destinos em África: a tradição historica, a sua expansão colonial, a nossa indole, o nosso temperamento, o nosso caracter, valoroso e paciente, soffredor e generoso, capaz de todos os sacrificios e despido de freneticas e largas ambicões.

Os proprios defeitos da nossa raça dão-nos especiaes aptidões para desbravar esses sertões mysteriosos.

Todavia, senhores, é um facto sabido que não tem sido a África o territorio mais procurado pelo emigrante portuguez. E' porque em Portugal tem sido e ainda é considerada e temida a África como paiz para condemnados pelas justicas do reino. Por esse facto, pois, aggravado pela falta de uma organisação e regimen do trabalho do condemnado, e por outros factos, que não é occasião de enumerar, a atmosphera moral d'estas regiões africanas está exigindo, na verdade, um elemento novo que a purifique de todos os miasmas, que, peores que os palustres, envenenam o sangue dos que aqui veem trabalhar com a patria no coração e a probidade e dignidade no sentir.

Pois, senhores, para mim é firme fé que ainda os caminhos de ferro teem o poder sublime de operar essa maravilha: são um desinfectante e um purificador moral; porque todos os maus preconceitos, todas as reacções, a ignorancia e a indolencia, o crime e o vicio fogem diante d'elles, porque elles trazem consigo a ideia moderna, a accão irresistivel, a sciencia, a actividade, a segurança publica, o trabalho util e creador emfim; e tudo isto, senhores, debaixo da mais rigorosa disciplina, que é a garantia segura da liberdade e do progredir das sociedades.

E', portanto, um caminho de ferro o elemento civilisador por excellencia; mas é um instrumento delicadissimo, que para construir, para montar e conservar, exige enormes sacrificios.

O jubilo, pois, que devem sentir todos os filhos de Angola, e todos nós, senhores, que da Europa aqui viemos trabalhar com honra, cooperando cada um na sua esphera de accão para a transformação e prosperidade d'esta província, sente-se, mas não se descreve.

Dizer-vos agora, senhores, que somma de esforços são precisos para construir um caminho de ferro, e n'estas latitudes africanas, é escusado. Só quem nunca experimentou os rigores do clima inter-tropical, e todas as vicissitudes, todas as contrariedades impertinentes e terríveis de ordem moral e material, todos os imprevistos inacreditaveis do trabalho em África, pôde ter um sonho de duvida, sequer, ácerca da força de vontade, da energia e da coragem precisas para realizar o que hoje é um facto no distrito de Loanda: — 60 kilometros prompts para a exploração e tudo preparado para o que resta a fazer até Ambaca.

Se me permittis agora, senhores, que rapidamente vos esboce a evolução da ideia de um caminho de ferro em Angola, eu começarei por assignalar um facto digno de especial menção: antes da metropole se ocupar da viação accelerada, já em 1848 um filho de Loanda, Arcenio Pompilio Pompeu de Carpo, associado aos portuguezes Silvano Francisco Luiz Pereira, Eduardo Germack Possollo e a um estrangeiro de nome Schut, consul portuguez em Hamburgo, projectaram construir um caminho de ferro a vapor entre Loanda e Calumbo. Honremos pois, senhores, a sua memoria, não os deixando no esquecimento ao festejarmos a realisacão dos seus sonhos.

Foi só quatorze annos mais tarde, em 1862, que o governador José Baptista de Andrade mandou estudar aquella directriz pelo engenheiro João Soares Caldeira; estudo recebido em 1864 pelo então ministro da marinha sr. Mendes Leal, que accentuou em relatorio oficial a importancia que o governo de Sua Magestade já n'essa época ligava ao problema da viação accelerada em Angola.

Em 1873 é de novo o benemerito governador José Baptista de Andrade, com um alcance de vista, cuja exactidão me causa a mais sincera admiracão, quem pela vez primeira apresenta a ideia de levar a viação accelerada até aos confins de Malange.

Um anno mais tarde entra-se emfim na phase practica da ideia. Em 1874 Augusto Garrido e Joaquim Mattoso da Camara pedem

a concessão de um caminho de ferro de Loanda ao Golungo-Alto. Em 1875 Alberto da Fonseca, Ferreira da Cruz e Sarrea Prado pedem a concessão de outra linha da Barraca por Oeiras e Lucalla e Ambaca. Fundem-se depois estes dois grupos, pedindo a linha de Loanda por Barraca e Oeiras a Ambaca; e o sabio ministro Andrade Corvo, para animar tão inteligente iniciativa, encarrega, por portaria de 28 de junho de 1875, o sr. Angello de Sarrea Prado de proceder aos respectivos estudos, o qual em notabilíssimo trabalho delineou, em primeiro reconhecimento, os traços gerais da linha ferrea cuja primeira secção hoje se inaugura. Deviam seguir estudos definitivos, e o mesmo illustre ministro envia em 1877 a comissão que os executa com notável perfeição na região difficilima de entre Lucalla e Ambaca; comissão de que foi director o engenheiro Gorgão, tendo como chefe de estudos o engenheiro Novaes, e imediato a este o engenheiro Bettencourt Rodrigues.

Cumpre-me agora aqui apontar a eloquencia sensatamente patriótica com que na associação commercial, que em 1877 existia n'esta cidade, o sr. Manoel José Gonçalves Palhares demonstrou a necessidade urgente da viação accelerada no distrito de Loanda; como me cumpre também admirar o elevado ponto de vista, tão arrojado como patriótico, com que o socio João Feliciano Pederneira encarou o problema; sendo o primeiro, ereio, que apresentou a ideia de ligar as costas oriental e occidental africanas, por um caminho de ferro.

De 1878 a 1882 a ideia da construção do caminho de ferro de Ambaca havia esmorecido; debatiam-se duas escolas: uma que via o caminho de ferro como complemento da navegação do Quanza; outra abstrahia completamente da via fluvial.

Foi em 13 de março de 1882 que o bravo marinheiro sr. António do Nascimento Pereira Sampaio apresentou á discussão da sociedade de geographia de Lisboa uma proposta para que esta benemerita sociedade representasse ao governo sobre a necessidade urgente de um caminho de ferro ligando Loanda a Ambaca; e lembrando a garantia de juro ou outra forma de subsídio, se tanto fosse preciso, para que a construção se fizesse.

Ao sr. Ferreira do Amaral, tão illustre ex-governador d'esta província, coube a gloria de haver relatado o parecer ácerca d'aquella proposta; e com tal entusiasmo e convicção a defendeu que ao proponente e ao relator muito deve a realização de tão grande obra.

Finalmente, com a iniciativa de um ministro como Pinheiro Chagas, e depois de um concurso annullado, foi n'um segundo concurso e por contrato de 25 de setembro de 1885, concedida a construção e exploração de um caminho de ferro de Loanda a Ambaca ao sr. Alexandre Peres, que com os seus dois sócios, António Montenegro e António Julio Machado, constituem um grupo de portugueses da mais arrojada e honrada iniciativa que Portugal ha visto nascer.

Estes tres nomes, senhores, á frente dos quaes está o sr. António Montenegro, ficarão eternamente ligados ao desenvolvimento de Angola.

Organisou-se, emfim, a companhia real dos caminhos de ferro através da África tendo á sua frente, como presidente do conselho de administração, o sr. Carlos Lopes, meu honrado e tão zeloso chefe.

A construção da linha é tratada com uma sociedade construtora, que por sub-empreitada geral a entrega nas mãos de um homem de tão conhecida inteligencia, como de afamada iniciativa, o sr. engenheiro João Burnay.

Faz hoje justamente dois annos que a construção se inaugurou. Tanto aquella como a inauguração de hoje são feitas em data já de si memorável para subditos portugueses.

31 de outubro commemora o nascimento de El Rei D. Luiz, o modelo dos reis, que com tanta felicidade e amor preside aos destinos da nação portuguesa.

O trabalho, senhores, é cosmopolita; individuos de nove diferentes nacionalidades, portugueses, franceses, belgas, alemães, ingleses, americanos, hespanhóes, italianos, um russo, e um sueco, aqui teem applicado a sua actividade e saber; alguns com distinção e zelo infatigável; honra lhes seja.

Lembrando porém, senhores, com indizível prazer, que é portuguezíssima a companhia que aqui traz os seus capitais e esforços, a nossa alegria redobra; e não haverá, por certo, coração de bom portuguez que não experimente a delicada e tão deliciosa camionção que ás almas bem formadas dá a comprehensão do dôce nome da patria, ao vel-a brilhar entre as nações cultas pela sua iniciativa e arrojo para a realização das grandes ideias civilisadoras.

Só me resta, senhores, em nome da companhia real, e no meu mui particular, agradecer n'este acto solemne ao governo de Sua Magestade, e em especial aos ex.^{mos} ministros da marinha, senhores Henrique de Macedo e Barros Gomes, bem como ao governador geral d'esta província sr. conselheiro Guilherme Capello; a v. ex.^o senhor secretario geral; aos digníssimos fiscaes do governo; a todas as auctoridades e a todos os cidadãos emfim, que nos teem coadjuvado; agradecer-lhes, digo, todo o presumoso

auxilio, tanta boa vontade e dedicação pelo exito feliz da nossa ardua tarefa.

E por ultimo, senhores, seja-me lícito um brado do mais íntimo patriotismo.

Não está aqui o director da companhia real; está um simples portuguez, crente nos destinos da patria, mas receioso, se nos não apressarmos, que estranhos nos levem a dianteira.

E' urgente, é urgentíssimo, senhores, que a linha ferrea de Angola penetre nos sertões de Cassange; e que como terminus da 1.^a parte do grande pensamento de uma linha transafricana, se chegue, sem demora, com a viação accelerada ás margens do Quango. Só então, senhores, poderá Portugal ficar tranquillo da sua segura dominação no centro d'Africa; e d'allí a Moçambique que já portuguezes teem demonstrado ao mundo que o caminho lhe está aberto sem recorrer a violencias.

Recordando as nossas glórias passadas, qual será o portuguez, senhores, que não senta renascer Portugal para glórias futuras, se um caminho de ferro através d'Africa for o novo ideial da patria?

Disse.

Pedro Romano Folque.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

DIRECCÃO GERAL DE OBRAS PÚBLICAS E MINAS

2.^a repartição

CAMINHOS DE FERRO

Eu, El Rei, faço saber aos que este meu alvará virem que, tendo-me pedido Eduardo da Costa Correia Leite auctorisação para transformar, ou a companhia que organizar, em via larga e desde já parte em leito proprio, o caminho de ferro sistema americano servido por locomotivas para ligar nas estações de Santarem e Vendas Novas os caminhos de ferro de leste e sul, concedido ao requerente por alvará datado de 22 de setembro de 1887; e

Attendendo ao disposto do artigo 41.^o do citado alvará de 22 de setembro de 1887, relativamente á transformação d'este caminho de ferro em via larga e em leito proprio:

Hei por bem conceder ao referido Eduardo da Costa Correia Leite, ou á companhia que primeiro organizar, a auctorisação que solicita para transformar em via larga o caminho de ferro denominado «Caminho de ferro americano de Santarem a Vendas Novas», sendo desde já assente em leito proprio a parte comprehendida entre Vendas Novas e Almeirim, e seguindo n'esta parte do traçado a directriz estudada pelo director das obras publicas do distrito de Santarem, apresentada em 30 de junho de 1887, e com as clausulas e condições seguintes:

1.^a A empreza effectuará á sua custa e por sua conta e risco sem subsídio do es'ado nem garantia de qualquer outro beneficio pelo modo e nos prazos abaixo estipulados:

1.^o Os estudos e a construção do caminho de ferro de Vendas Novas a Santarem com todas as suas dependencias, sendo desde já em leito proprio entre Vendas Novas e Almeirim, e devendo ser o dito caminho de ferro completo em todas as suas partes, com todas as expropriações, indemnizações a proprietarios, aterros e desaterros, obras de arte, assentamento de vias, estações e officinas de pequena e grande reparação, e todos os edificios e accessórios, casas de guarda, barreiras de abrir para fóra, passageiros de nível, muros de sustentação, muros de vedação ou sebes para separar a via ferrea das propriedades contiguas, e em geral as obras de construção previstas ou imprevistas sem excepção ou distinção, que forem necessarias para o completo acabamento d'este caminho de ferro.

§ unico. A palavra *empreza*, sempre que for empregada n'este alvará, significa o concessionario primitivo Eduardo da Costa Correia Leite ou a companhia primeiro por elle organisa, em conformidade das leis e da auctorisação concedida n'este alvará.

2.^o O fornecimento, conservação e renovação do material circulante, máquinas e utensílios para as officinas, plataformas giratorias, reservatórios e apparelhos hidráulicos, guindastes, signaes, e em geral todo o material fixo e circulante designado ou não designado que for necessário para manter a linha ferrea em perfeito estado de exploração.

3.^o O estabelecimento de uma linha telegraphica ou telephonica ao lado da linha ferrea em toda a sua extensão, e a conservação e renovação dos materiaes e apparelhos que forem precisos para a conservar em bom estado de serviço.

4.^o A collocação de marcos kilometricos depois de terminada a linha e o levantamento do cadastro da mesma com a descrição de todas as obras de arte e mais dependencias.

2.^a O projecto a apresentar compreenderá: planta geral do traçado (escala 1 para 5:000), perfil longitudinal (escala 1 para 5:000 para os comprimentos e 1 para 500 para as alturas), perfil transversal (escala 1 para 200), plantas parcellares (escala 1 para 1:000) perfil tipo de via (escala 1 para 50), dimensão e espaçamento das travessas (escala 1 para 100), tipo dos carris (escala 1 para 50), plantas e alçados de todas as obras, apparelhos e machinas necessarias para a construcção e exploração da linha (escala 1 para 50 para os comprimentos inferiores a 10 metros, de 1 para 100 para os comprimentos de 10 a 100 metros e de 1 para 200 para os comprimentos superiores a 100 metros).

Os desenhos serão acompanhados de uma memoria descriptiva e justificativa das diversas peças do projecto, incluindo as machinas, carruagens para passageiros e wagons a empregar na exploração da linha.

3.^a

O projecto completo será apresentado no prazo de seis meses, a contar da data d'este alvará.

4.^a

Approvados os projectos, fará a empreza, no prazo de um mês a contar da data da portaria que os approvar, tirar duas copias, que serão authenticadas na direccão geral das obras publicas e minas, sendo depois entregue uma d'ellas á empreza.

5.^a

Qualquer mudança, que no acto da construcção se julgue necessário ou conveniente introduzir no projecto, será sujeita pela empreza á approvação do governo.

6.^a

Nenhum trabalho poderá ser iniciado sem que os respectivos projectos tenham sido approvados pelo governo.

7.^a

A largura da via será de 1^m,67 entre as faces inferiores dos carris; a do caminho ao nível da plataforma e dos carris, a maxima inclinação dos traineis, o minimo raio das curvas, as dimensões dos fossos e a inclinação dos taludes quer em aterro, quer em escavação, serão indicados e devidamente justificados pela empreza na memoria descriptiva e justificativa do projecto da linha, dependendo a sua adopção de approvação do governo, mediante parecer da junta consultiva de obras publicas e minas.

8.^a

A linha ferrea será construida com leito e obras de arte para uma só via, á excepção das estações, em que haverá as necessarias vias de resguardo e as de serviço. A entre via, ou distancia entre duas vias, será, pelo menos, de 2^m,50 entre as faces exteriores dos carris.

9.^a

As terras para a formação dos aterros serão sempre extraídas de maneira que se evite a estagnação das aguas, prejudicial á saude publica.

10.^a

Todos os aqueductos, pontes e viaductos serão construidos de pedra, ou ferro ou tijolo. Só poderão empregar-se outros materiaes em casos particulares, precedendo approvação do governo.

11.^a

As estações deverão ser feitas de pedra ou tijolo.

O seu numero e situação serão indicados no projecto, podendo o governo ulteriormente mandar executar outras intermedias se o julgar conveniente.

As estações de Santarem e Vendas Novas serão aptas para o serviço militar especial pela fórmula que o ministerio da guerra indicar.

12.^a

Os carris e outros elementos constitutivos da via ferrea devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos, proprios a preencher o fim do seu destino.

Os carris a empregar serão de aço e o seu peso não poderá ser inferior a 30 kilogrammas por metro corrente, serão fixados pelo sistema mais conveniente, segundo os ultimos aperfeiçoamentos e com previa approvação do governo.

13.^a

As travessas a empregar na linha, sendo de madeira, serão creosotadas; sendo metalicas, deverão ser de boa qualidade e dos melhores modelos já experimentados.

14.^a

As machinas locomotivas serão construidas segundo os melhores modelos conhecidos, e satisfarão a todas as condições actualmente prescriptas, ou ás que de futuro o forem, para pôr em circulação as mesmas machinas.

As carruagens dos viajantes deverão ser igualmente dos melhores modelos, suspensas sobre molas, e guarnecidias de assentos. Havel-as-ha de tres classes, pelo menos; todas serão cobertas, fechadas com vidraças e resguardadas com cortinas.

As carruagens de todas as classes deverão preencher, além do que fica dito, todas as condições prescriptas pelo governo no interesse da segurança publica.

Os wagons de mercadorias e gado, as plataformas e restante material será tudo de boa qualidade e solida construcção.

15.^a

O caminho será fechado por meio de muros, sebes vivas, ou grades de madeira, que o separem das propriedades contiguas, com barreiras de serventia, abrindo para fóra.

16.^a

A empreza construirá de pedra, ferro ou tijolo os viaductos, pontes, pontões, aqueductos e canos de rega, e as passagens superiores, inferiores e de nível, em numero sufficiente e com as dimensões que exigir a sua estabilidade e segurança, o volume das aguas, a largura do caminho de ferro e a das estradas ordinarias ou caminhos a que algumas d'essas obras devam dar passagem.

17.^a

Os cruzamentos da linha ferrea com as estradas de 1.^a e 2.^a classe, caminhos municipaes e vicinaes, poderão ser de nível, excepto nos casos em que nos projectos forem designadas passagens superiores ou inferiores.

Em todos os cruzamentos ou passagens de nível a empreza será obrigada a estabelecer barreiras, que abrirão para a parte exterior do caminho de ferro, havendo em cada uma um guarda encarregado d'este serviço.

O angulo formado pelo eixo da via ferrea com o da estrada atravessada não poderá ser inferior a 30 graus.

18.^a

Quando a via ferrea passar sobre uma estrada de 1.^a classe, a abertura do viaducto não será menor de 6^m,60; sobre uma estrada de 2.^a classe, de 6 metros; sobre uma estrada municipal, de 5 metros.

A altura do fecho da abobada acima do pavimento da estrada será de 5 metros pelo menos; a largura entre as testas será de 4^m,5; a altura do parapeito de 0^m,70, pelo menos.

19.^a

Quando a via ferrea passar por baixo de uma estrada de 1.^a classe, a largura do viaducto será de 6^m,60; sendo districtal, de 6 metros; e sendo municipal de 5 metros.

A abertura entre os pés direitos será, pelo menos, de 6^m,40, comprehendidos os fossos.

A distancia vertical do intradorso á parte superior dos carris será, pelo menos, de 5^m,50.

20.^a

Quando o caminho de ferro atraves ar um rio, canal ou uma corrente qualquer, a ponte terá a largura e altura dos parapeitos estipuladas no artigo 18.^a

Em quanto á abertura do arco e sua altura acima das aguas serão determinadas segundo os casos particulares, com approvação do governo.

21.^a

Se houver a desviar o traçado de qualquer estrada existente, os declives do novo traçado não poderão exceder os que existiam na estrada ou caminho que for substituido.

O governo, sobre proposta da empreza, poderá alterar esta regra.

22.^a

A abertura dos subterraneos será, pelo menos, de 5 metros entre as impostas, e de 4^m,4 entre os pés direitos ao nível dos carris; a altura acima d'este nível até ao intradorso da abobada de revestimento será, pelo menos, de 5^m,50.

A empreza fará todas as obras necessarias para prevenir qualquer perigo de desabamento ou infiltração.

23.^a

As passagens de nível serão calçadas e fechadas de ambos os lados com barreiras, que abrirão para a parte exterior do caminho de ferro, havendo em cada uma um guarda encarregado d'este serviço.

24.^a

Nos pontos de encontro das estradas ordinarias com a via ferrea, durante a feitura d'esta, a empreza construirá as precisas obras provisorias para que a circulação não seja interrompida.

25.^a

A empreza restabelecerá e assegurará á sua custa o curso das aguas, que se tenha suspendido ou modificado em consequencia das obras do caminho de ferro, ou indemnizará o proprietario, segundo as leis que lhe forem applicaveis.

26.^a

As aquisições, que a empreza tiver de fazer, de terrenos para as obras da linha e suas dependencias, serão reguladas amigavel ou judicialmente, pelas leis em vigor de expropriação por utilidade publica.

27.^a

Quaesquer indemnisações devidas por prejuizos resultantes dos trabalhos da construcção, conservação ou de exploração da linha, ficam a cargo da empreza.

28.^a

Os trabalhos de construcção devem começar no prazo de sessenta dias a contar da data do *Diario do Governo* em que for pu-

blicada a portaria de approvação do projecto, devendo estar completos no prazo de tres annos a contar da mesma data.

29.^a

A linha não poderá ser aberta ao transito publico senão com auctorisação do governo, e depois de examinada por uma comissão de engenheiros.

30.^a

O governo fará fiscalisar por agentes seus a construcção e exploração da linha ferrea, podendo, se o julgar conveniente, fazer também fiscalisar os estudos no campo.

31.^a

A empreza sujeitará á approvação do governo as tarifas de passageiros e mercadorias, assim como o regulamento para o serviço de exploração, não podendo fazer lhes alteração alguma sem nova approvação.

32.^a

Toda a fixação ou modificacão de horarios ou de condições de serviço deverão ser aprovadas pelo governo antes de serem anunciadas ao publico pela imprensa, nas estações, ou por qualquer forma.

33.^a

As alterações nas tarifas, depois de aprovadas pelo governo, serão onnunciadas, pelo menos, com oito dias de antecipação.

34.^a

A empreza fica obrigada a prestar gratuitamente os seguintes serviços:

1.^a Transporte em qualquer comboio que a direcção geral dos correios, telegraphos e pharoes designar, das ambulancias postaes e dos empregados que manipularem as correspondencias;

2.^a Concessão nos comboios em que não haja ambulancias postaes de um compartimento em uma carroagem de 2.^a classe, para transporte das malas de correspondencia publica e dos seus conductores;

3.^a Transporte de material dos correios, telegraphos e pharoes;

4.^a Limpeza externa das ambulancias postaes;

5.^a Transporte de empregados da direcção geral de obras publicas e minas, e da direcção geral dos correios, telegraphos e pharoes em serviço de inspecção e fiscalisação, e dos funcionarios do ministerio das obras publicas que o respectivo ministro designar e quaequer outros que tiverem serviço especial na linha, mediante indicação do mesmo ministro;

6.^a Licença para a collocação das linhas telegraphicais do governo nos postes ou apoios das lihas telegraphicais da via ferrea ou telephonicas.

35.^a

Os militares ou marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, pagaráo apenas, por si e suas bagagens, metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

36.^a

A empreza fica obrigada e pôr á disposição do governo, por metade dos preços das tarifas geraes, todos os meios de transporte estabelecidos para exploração da linha, quando elle precisar conduzir tropas ou material de guerra.

37.^a

A empreza fica sujeita:

1.^a Aos regulamentos actuaes e aos que o governo publicar para o serviço telerapho postal;

2.^a As leis e regulamentos sanitarios em vigor, tanto no que respeita á execução e conservação das obras, como ao estado das officinas, estações e dependencias da linha ferrea.

38.^a

A empreza fica sujeita ás leis e regulamentos vigentes ou que de futuro se promulgarem sobre viação publica, e especificadamente sobre a fiscalisação de construcção e exploração de caminhos de ferro.

39.^a

A empreza não terá direito a indemnisação alguma pelos prejuizos que á linha ferrea provierem de abertura de novas vias de comunicação de qualquer natureza, de transtornos ou interrupção de serviços, motivados por medidas temporarias de ordem e policia.

40.^a

A empreza deverá conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha ferrea e suas dependencias, com todo o material fixo e circulante, em bom estado de serviço, e no mesmo estado deverá entregar tudo ao governo, findo aquele prazo, fazendo sempre para esse fim á sua custa todas as reparações, tanto ordinarias como extraordinarias.

§ unico. Se, porém, durante o mesmo prazo fôr destruida ou damnificada alguma parte do caminho de ferro, por motivo de guerra, sem culpa da empreza, o governo a indemnizará, pagando-lhe o valor das reparações, depois de avaliadas, em dinheiro ou titulos de divida publica pelo seu valor no mercado.

41.^a

Logo que tenha expirado o prazo da concessão a empreza entregara ao governo, em bom estado de exploração, o caminho de

ferro com todo o seu material fixo e seus edificios e dependencias de qualquer natureza que sejam, sem que por isso tenha direito a receber d'elle indemnisação alguma.

Também lhe entregará todo o material circulante, mas tanto o valor d'este como o do carvão de pedra e de outros quaequer provimentos, que entregar ao governo, ser-lhe-hão pagos segundo a avaliação de louvados.

Continua.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Gado por wagon completo.

Com o proximo numero distribuiremos esta nova tarifa, a primeira da nova série que a Companhia real vae pondo 'em vigor, tarifa que estabelece, de uma forma muito liberal para todo o publico, os preços do transporte de gado vaccum para abastecimento de Lisboa.

Os preços d'esta tarifa, 63 réis por wagon e kilometro, e as concessões que por ella se fazem, de se permitir o carregamento em cada wagon de 10 cabeças de gado grosso ou 20 vitellos, e passagem gratuita do guardador que acompanha o gado, eram já feitas desde muito, por meio de contracto com um dos principaes negociantes d'este genero, que fornecia o nosso mercado.

Foram essas bases que ha pouco se adoptaram para identico contracto com a sociedade do mercado geral de gado, e que hoje se convertem em vantagem effectiva para todos os negociantes d'esta especialidade, sem distincção.

Comparando esta tarifa com a que até hoje se applicava, temos que se o transporte de 8 bois custava 70 réis por kilometro e hoje, o de 10, fica custando 63 réis, correspondia 8,75 por cabeça, enquanto que hoje paga 6,30, ou seja a reducção de mais de 16 por cento.

Além d'isso, ha a conveniencia do transporte gratuito do guardador ou guardadores, que podem ser até 3, competindo 1 a cada 2 wagons de gado.

Damos em seguida os preços que, pela nova tarifa, paga cada wagon de 10 bois, das principaes estações do norte para a de Lisboa:

Coimbra	14\$560
Pampilhosa.....	15\$320
Mealhada	15\$640
Aveiro	17\$900
Estarreja.....	18\$850
Gaia	21\$680
Porto.....	21\$940

Estes preços são tambem applicaveis, no percurso desde Pampilhosa, ás remessas procedentes da Beira Alta, e no desde o Porto ás expedidas do Minho e Douro, diminuidos, porém, em 350 réis, metade das despesas accessorias, em conformidade com a nova tarifa que distribuimos e explicámos no numero anterior.

Conforme dissémos no passado numero, começa a vigorar nas linhas do Minho e Douro, hoje 1 de janeiro, a tarifa especial n.^o 3 de pequena velocidade que damos como annexo d'este numero.

Do seu theor comprehendese facilmente que ella se propõe a facilitar o transporte pela fronteira de Barca d'Alva de grandes porções de materiaes que o visinho reino necessita importar para a construcção de novas linhas.

E', portanto, uma tarifa destinada a attrahir aos nossos portos um trafego importante que seria desviado

d'elles se a Administração do Minho e Douro mantevesse para estes transportes a sua tarifa geral.

Os preços resultantes da nova tarifa, do Porto á Barca d'Alva (fronteira), são os seguintes por tonelada:

Materiaes.....	Reis 17600
Locomotivas	» 47000

Tambem distribuimos hoje a nova tarifa C. N. M. D. n.º 1 de grande velocidade, combinada entre a administração do Minho e Douro e a Companhia Nacional, para a venda de bilhetes directos e despacho de bagagens e cães entre as principaes estações do Minho e Douro e Foz Tua a Mirandella.

Os seus preços são os das tarifas geraes das duas rôdes, sendo a vantagem que offerece ao publico o evitarr-lhe o incommodo de comprar novos bilhetes e facturar de novo as bagagens em Tua-apeadeiro, quando se dirige de uma a outra linha.

CORRESPONDENCIA DE LOANDA

(SERVIÇO ESPECIAL DA «GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO»)

Loanda, 16 de novembro.

No dia 31 d'outubro effectuou-se a inauguração oficial do primeiro troço do caminho de ferro atravez da Africa com uma festa de tal imponencia como nunca se viu aqui:

A's 7 horas da manhã estavam reunidos na estação principal do caminho de ferro o secretario geral do governo, o engenheiro director do caminho de ferro, Pedro Romano Folque, o fiscal do governo, o director das obras publicas, marquez das Minas, os vogaes do conselho do governo Eduardo Ayalla dos Prazeres, presidente da camara municipal de Loanda, commendador Hermenegildo Augusto Pereira Rodrigues, José Jacinto Ferreira da Cruz, e bacharel Alfredo Troni, commissionados pelas camaras municipaes do Ambriz, Dondo e Pungo Andongo, para as representarem n'aquelle acto, D. Luiz da Camara Leme, commissionado para o mesmo fim pelo commercio de Loanda, commendador José Pinto da Silva Rocha, redactor do *Mercantil*, e o reverendo padre Antonio Lopes, provisor e vigario geral do bispado, grande numero de funcionários, e um grande concurso de pessoas de todas as classes.

O reverendo padre Antonio Lopes procedeu, segundo o ritual, á benção da locomotiva, havendo depois *Te-Deum*, em accão de graças.

Tomou depois a palavra o sr. director engenheiro Folque, pronunciando o brilhante discurso que lhe envio no *Boletim Official*, (*) seguindo-se-lhe o sr. secretario geral, cuja oração, muito elevada e patriótica, terminou por entusiasticos vivas a El-rei, á familia real, ao ministro da marinha, ao conselheiro Pinheiro Chagas, companhia dos caminhos de ferro, etc.

Um girandola de foguetes deu o signal para as salvas dadas pelas fortalezas e navios de guerra, tomando as auctoridades e convidados logar no comboio de inauguração, o qual partiu de Loanda ás 9 h. 45', chegando á Cidade Alta 10 minutos depois; era composto de 1 fourgon e 5 carruagens, totalmente cheias de passageiros, indo, além dos funcionários, muitos commerciantes, com suas familias, e outras pessoas das mais importantes de Loanda.

Da Cidade Alta, que é a 2.ª estação de Loanda, fizera-se 2 comboios até Funda, um ás 12 h. 14' e outro ás 12 h. 51', empregando pouco mais de 3 horas no trajecto. O 2.º levava 99 passageiros.

No Camaco a populaçao acolheu com incrivel entusiasmo a passagem do comboio. Em Quifangondo, o chefe do concelho da Barra do Bengo, Jose Ignacio de Sousa e Andrade, com a commissão municipal e o cidadão Antonio Bernardo Ferrão, vieram saudar o secretario geral. O chefe do concelho pronunciou um discurso Fallaram tambem os srs. Antonio Bernardo Ferrão, Antonio Joaquim de Miranda, e Silva Rocha. O primeiro, proprietario e agricultor em Quifangondo, entregou ao secretario geral a planta dos terrenos em que estão edificadas as casas e cubatas de Quifangondo, terrenos que lhe pertencem e doava ao municipio.

Na Funda serviu-se um lauto lunch, offerecido pela companhia aos seus convidados, repetindo-se os brindes, findos os quaes os comboios regressaram a Loanda, o 1.º ás 6 h. 40' da noite, e o 2.º ás 6 h. 55', chegando ás 10 h. 20' e 10 h. 43'.

No dia 1 começou o serviço regular de passageiros e mercadorias, conservando-se a cidade sempre em gala; e como os habitantes d'aqui não consideram festa sem haver *batuque*, a dança especial e originalissima dos pretos, o sr. engenheiro Pedro Folque organizou essa recreação para essa noite no recinto e immediações da estação, concorrendo a ella mais de 3:000 pessoas para gosarem aquellas danças *sui generis*.

A illuminação era feita por 2:000 copos de côres.

N'esta festa, como na da inauguração, o sr. Folque foi inexcindivel de amabilidade e finas attenções para com todos os convidados, sendo secundado por sua esposa, cujo trato afavel deixa encantados quantos tiveram a dita de se lhe approximarem.

A musica de caçadores 2 abrilhantou todas as festas, que terminaram, n'este dia, por uma marcha *aux flambeaux*, marcha que foi repetida pelos operarios na noite de 4, indo cumprimentar e vitoriar o sr. director, empreza constructora, engenheiro Polim, etc. N'esse dia houve tambem almoço offerecido pelos trabalhadores.

A linha tem tido já muito trafego n'estes dias, e não se imagina a quantidade de mercadorias que esperam a sua abertura, em prolongamento aos 45 kilometros agora abertos, para se transportarem do littoral ao interior e vice-versa.

Quando ahi chegarem as estatísticas, se verá a grande importancia d'esta linha, que muito mais se desenvolverá se, como é de esperar, se resolver o seu complemento até o interior.

Trata-se de activar a construcção de 15 kilometros que faltam para os 60 da primeira seccão, que termina em Quilunda, visto como, pelas alterações do traçado Cabiri passou a ficar no kilometro n.º 70.

Mandarei mais noticias no proximo paquete.

S.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO MERIDIONAIS

O Diario do Governo de 27 publicava os estatutos d'esta nova sociedade, cujos fins são:

1.º O cumprimento integral dos contractos definitivos para a construcção e exploração do caminho de ferro de Santarem a Vendas Novas;

2.º A construcção, conclusão e exploração de todos os outros caminhos de ferro e vias de comunicação que forem ulterior-

(*) Publicamol-o n'outro logar d'esta folha.

mente concedidos á sociedade, ou que ella obtenha por arrendamento, compra, fusão ou por qualquer outro modo;

3.º A organização e exploração de todos os meios de transporte, por terra ou por agua, que possam ser estabelecidos em confluencia com os caminhos pertencentes á sociedade, ou por ella tomados de arrendamento, salvo todos os privilegios e concessões já outorgados;

4.º O uso e exploração de todos os terrenos, matas, minas, oficinas metallurgicas, fábricas de máquinas ou quaisquer outros estabelecimentos que venham a ser posteriormente concedidos á sociedade, tomados de arrendamento, ou por ella comprados e destinados á exploração e fins da mesma sociedade.

O capital social é fixado em 1.600.000 réis, representado por 16.000 ações de 100 réis cada uma, já subscritas, tendo pago no acto da subscrição 10 por cento do capital, e obrigadas ao pagamento de 10 por cento, trinta dias depois da instalação da sociedade, outros 10 por cento sessenta dias depois, e os restantes 70 por cento na occasião da distribuição e entrega dos respectivos títulos.

Alem do capital em ações poderão creer-se obrigações com juro fixo e amortização limitada ao prazo das concessões, com privilegio sobre elles e seus rendimentos, sem prejuizo dos direitos do estado.

O conselho de administração fica desde já autorizado a crear dezeseis mil e quinhentas obrigações do capital nominal de réis 90.000 e do tipo de juro nunca excedente a 5 por cento, pagavel por metades aos semestres, e amortisaveis por sorteios semestraes até ao anno de 1983.

O conselho de administração poderá emittir as obrigações por uma ou mais vezes, ou sobre elles levantar emprestimos a curto prazo, conforme entender mais conveniente.

As obrigações serão nominativa; ou ao portador, á escolha do subscriptor.

A companhia é administrada por um conselho, composto de sete membros, eleitos em assembléa geral; a maioria do conselho de administração será composta de cidadãos portuguezes domiciliados em Portugal.

Cada administrador deverá justificar a propriedade de cincuenta ações, que serão inalienaveis durante o tempo das suas funções.

O conselho de administração tem um presidente, nomeado pela assembléa geral, e no caso de impedimento d'este será substituido pelo vogal mais velho.

As funcções dos membros do conselho de administração são remuneradas com o vencimento mensal de 75.000 réis; este vencimento poderá ser alterado para mais ou para menos por deliberação da assembléa geral.

Conforme a faculdade resultante do artigo 15.º da lei de 22 de junho de 1867, o primeiro conselho de administração durará seis annos, salvo o caso de revogação de mandato resolvido em assembléa geral, e será composto pela forma seguinte:

Presidente, Henrique Jorge de Mozer; vogais, Alfredo Guedes, Carlos Eugenio de Almeida, conde do Paço do Lumiar, Francisco Ribeiro da Cunha, João Baptista de Figueiredo e João Pedro Diogo Patrone Junior.

O conselho fiscal será composto de tres membros effectivos e dois suplementes, eleitos annualmente em assembléa geral.

E conforme a faculdade concedida pelo artigo 15.º da lei de 22 de junho de 1867, este conselho fiscal será composto pela forma seguinte:

Effectivos: Augusto Cesar Ferreira de Mesquita, Luciano Cordeiro e Moysés Abecassis; suplementes: António Pereira de Carvalho e Emygdio da Silva.

O alvará de concessão da linha de Santarem a Vendas Novas, é o que hoje começamos a publicar na secção oficial d'esta folha.

TRANSPORTES INTERNOS E INTERNACIONAIS

O nosso collega de Barcelona *Los transportes ferreiros* trata no seu ultimo numero, com a competencia que todos reconhecem n'aquella folha, redigida pelo intelligente sub-chefe do Trafego da Companhia de Tarragona a Barcelona e França, da questão das tarifas internas e internacionais, sustentando que é preferivel ás companhias que teem ligação com outras nas fronteiras, estabelecer, cada uma do seu lado, tarifas internas cuja ligação, feita d'officio, estabelece verdadeiras tarifas internacionais, podendo ser applicadas como estas, e tendo a vantagem de serem mais justas, mais lógicas e prestando-se menos ao prejuizo de uma linha contra a vantagem da outra.

Não estamos longe de concordar com o nosso estimável collega catalão, todavia não desejamos deixar de lhe apontar certos inconvenientes, que no seu artigo não se notam, que podem dar-se na adopção, para o serviço directo entre duas linhas, das tarifas internas de cada uma.

Primeiramente fixaremos que esta ordem de ideias, a adoptar-se, não teria só applicação para as combinações entre dois países, mas tambem para todas as que se realizam entre duas rôdes de diferente administração, e até mesmo dentro da mesma rôde, sempre que, ou os seus cadernos de encargos ou as exigencias da sua exploração, motivassem tarifas de percepção, diferentes em dois percursos dados, comunicando-se entre si.

Era, portanto, a morte da tarifa directa, e as vantagens d'esta, tanto para o publico como para as administrações, estão bem provadas pela adopção que todas tem feito d'este sistema.

O publico, por mais interessado que seja no conhecimento dos preços de arrastre dos generos que transporta, raras vezes chega ao conhecimento das tarifas, necessário para calcular o custo de uma remessa de um a outro ponto distante.

Sabe-o, tão bem como nós, o intelligente collega; no exercicio do seu cargo deve tel-o apreciado, e o seu journal, filiado na mesma ordem de tendencias que o nosso, isto é, tendo por fim especial explicar ao publico as tarifas das linhas ferreas, pondo ao seu alcance todas as vantagens que elles lhe offerecem, é prova evidente de que em Barcelona, como em Lisboa, como em toda a parte, os transportadores com dificuldade entram no perfeito conhecimento do systema tarifario das linhas ferreas, e se este facto se dá mesmo com as do proprio local, de casa, por assim dizer, com muito maior razão se repercuta no que se refere a tarifas de linhas afastadas e mais e mais de outro paiz.

A tarifa directa é a base fixa que indica ao expedidor o que tem a pagar pelo seu genero até o ponto de destino; o factor que deve entrar na composição do preço do genero, que muitas vezes serve para graduar este preço segundo as informações do mercado de consumo.

Se tirarmos ao publico esta base de apreciação certa e segura, não poucas vezes deixará de fazer o seu negocio, pelo receio de não o calcular em bases firmes, e outras se encontrará prejudicado por contar com a applicação de uma tarifa cuja annullação, por se dar em outra linha ou em outro paiz, não chegou ao seu conhecimento.

A tarifa directa combinada está em poder do expedidor, que por ella se regula; se ella não existe, o negociante pôde possuir as tarifas internas da linha a que entrega a remessa, mas impossivel lhe será, quasi, ter as da linha a que a destina. Ignorará, mesmo que as tenha, as despezas de baldeação, os gastos accessórios, as condições especiaes a que a tarifação d'essa outra linha está sujeita, e d'ahi as hesitações, as duvidas, os enganos e os prejuizos.

O maior inconveniente em que o competente articulista se funda para combater a tarifa directa, é o prejuizo que advém a uma companhia de applicar no seu percurso um preço kilometrico baixo a uma expedição que na linha seguinte não utilisa todo o trajecto, ficando a menor distancia, e dando por isso a essa linha, na cobrança pela distancia mais além, vantagem que a primeira não disfruta.

Esse caso não é peculiar das tarifas combinadas. Dá-se com todas as tarifas chamadas *de gare a gare* e re-

sulta da applicação liberal que na Belgica se entendeu dever dar-lhes e que depois foi seguida pelos demais paizes.

E tão liberal é essa disposição que, se hoje se dá a desvantagem na linha A a favor da B, amanhã será esta que enviará uma remessa a ponto muito mais anterior ao de applicação na linha A, dando-se assim a perfeita compensação.

Além d'estes, outros inconvenientes ha que seria longo enumerar, mas o principal, para nós, são as dificuldades que offereceria ao commercio para o qual desejamos tarifas claras e de facil comprehensão pelo publico.

Para as pôr ao alcance d'este, fundámos o nosso jornal, e o nosso collega o seu.

ASCENSORES EM LISBOA

A folha oficial publicou a reforma dos estatutos da *Nova companhia dos ascensores mechanicos de Lisboa*, constituída em 1884. O capital continua a ser de 400 contos de réis. A companhia tem por fim:

Conservar e explorar os ascensores da calçada do Lavra e da calçada da Glória;

Construir e explorar uma linha do largo da Graça pela calçada do mesmo nome, calçada de Santo André, rua dos Cavalleiros e Carreirinha do Socorro até á rua Nova da Palma;

Outra da praça de Camões, calçada do Combro, Poyaes de S. Bento, Estrella, rua de S. Luiz, S. João dos Bem Casados, ou outra directriz, que se estenda da Estrella para além;

Outra de S. Paulo, em leito proprio, Bica de Duarte Bello até ao Calhariz;

A construcção de um troço de linha americana, da travessa do Forno do Thorel ao Campo dos Martyres da Patria, expropriando o que preciso fôr.

LINHA DE TRAMWAYS NA ITALIA

A direcção geral de pontes e calçadas acaba de publicar um quadro de todos os tramways a vapor existentes em Italia no 1.º de outubro de 1888.

Resulta d'esse quadro que a região melhor fornecida é a da Lombardia, a qual possue 905 kilometros d'esses caminhos de ferro. Seguem-se a esta o Piemonte, com 774 kilometros; Veneza, com 164; Emilie, com 134; as provincias meridionaes, com 111; a de Roma, com 49, e as duas *romagnoles*, com 40 kilometros.

Os 110 tramways até hoje construidos na Italia medem a extensão de 2.261 kilometros, 139 dos quaes percorrem estradas nacionaes; 1.572, estradas provinciales, 268, estradas comunicaes, e 281 são assentes sobre leito proprio.

O primeiro tramway aberto ao serviço publico foi o de Côni-Borgo-San-Dalmazzo (8 de junho de 1878), e o ultimo foi o de Crémone-Casalmaggiore (15 de julho de 1888).

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 31 de dezembro de 1888.

Finda hoje o anno de 1888, correspondendo inteiramente a situação das diversas praças ás esperanças lisongeiras que o curso dos acontecimentos fizera nascer. Com efeito, as cotações dos diversos valores internacionaes manteem-se altas e—o que mais animador é ainda—tendem para a alta com energia, sob a influencia de causas diversas, entre as quaes avultam a maior confiança na manutenção da paz e o interesse que os diversos grupos importantes teem, ou em levar por diante operações financeiras de vulto,

taes como a conversão hungara, ou em colocar definitivamente a avultada massa de titulos d'outros já realizados e de que existe necessariamente *stock* fluctuante.

Alem d'estas, a proximidade da distribuição de juros e dividendos no principio do anno de 1889 trará, como sucede todos os annos em igual epoca, maior procura para capitalização, não sendo este um dos menos importantes dos elementos com que se conta.

O facto, que sob o ponto de vista geral, mais saliente se tornou em relação ao nosso mercado, foi a baixa da taxa média de capitalização.

Os titulos de 4 1/2 % de juro serão dentro em pouco os unicos de tipo normal. Introduzidos na nossa bolsa pelo Credito Predial, mais tarde pelo thesouro, quando se realizou o emprestimo para a conversão, já a Companhia das Aguas fez uma emissão de titulos amortisaveis de 4 1/2 %.

A alta das obrigações de 5 % da mesma companhia acima do par, decerto torna proxima a sua conversão n'outras d'aquelle juro menor.

Comparando as cotações com as de igual dia do anno findo, facilmente se reconhece a influencia predominante da reducção do juro do capital empregado a longo prazo.

Esta influencia aproveitou ao juro de papel de commercio, subordinando-se tambem a outras causas mais de momento, ainda assim pela posição especial do nosso mercado em que a administração financeira exerce sempre grande accão. Assim a taxa média, successivamente decrescente a que o thesouro tem obtido dinheiro pela dívida fluctuante, reflete-se no preço do credito comercial, que tem oscillado entre 4 1/4 e 5 % para as primeiras firmas não tendo sido affectadas estas taxas pela tensão dos mercados externos, onde o dinheiro por efeito das emissões de valores exóticos tem encarecido.

Assim, quer no mercado financeiro quer no monetario, o anno de 1888 correu muito favoravel a Portugal.

Não foi, porém, só sob estes pontos de vista que 1888 deixa gratas impressões. Todos os demais elementos d'apreciação são concordes em manifestar um progressivo desenvolvimento económico. O commercio interno e externo tiveram larga expansão, a industria fabril e a ferro-viaria adquiriram grande incremento; sobretudo para as nossas colonias, o que é duplamente animador: até a agricultura, que mais se queixa, teve um anno mais que regular, pois, ao passo que as outras nações soffrem as consequencias de más colheitas, Portugal foi bastante favorecido pela natureza.

O anno de 1888 foi, portanto, de bom resultado para a nossa economia. Que o de 1889 seja, pelo menos, tão favoravel como aquelle, é o que desejamos.

B. dos Santos.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

São prevenidos os srs. portadores de obrigações de 4 % d'esta companhia, amortisadas em sessão publica do conselho de administração de 22 do corrente, de que a partir de 2 de janeiro proximo futuro lhes serão pagas na razão de fr. 499,16 ou réis 89.849 cada uma, pela deducção de fr. 0,84 por impostos em França.

São igualmente prevenidos os mesmos srs. que a partir do mesmo dia 2 de janeiro será pago o coupon n.º 3 na razão de fr. 9,65 ou réis 1.737 sujeito ao imposto de rendimento em Portugal. Estes pagamentos efectuar-se-hão em Lisboa na sede da companhia; em Paris na Société Générale de Crédit Industriel et Commercial e no Crédit Lyonnais; em Londres em casa dos banqueiros Glyn Mills Currie & C.º; em Lyon na Société Lyonnaise, em Bruxellas e Genova na Caixa das succursaes do Banco de Paris e dos Paizes Baixos.

Para conhecimento dos interessados se annuncia que o reembolso das 2.076 obrigações d'esta companhia do juro de 3 %, que sahiram sorteadas em sessão publica de 23 do corrente para amortiseração correspondente ao 1 de janeiro proximo futuro, se realizará desde 2 de janeiro de 1889 nos logares abaixo indicados, em troca do respectivo titulo com a deducção de 2 francos e 62 centesimos por obrigação por impostos em França.

Em Lisboa, na sede da Companhia.

Em Paris, na Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, 72, rue de la Victoire, e no Crédit Lyonnais, boulevard des Italiens, 19.

Em Londres, em casa dos banqueiros Glyn Mills Currie & C.º.

Em Lyon, na Société Lyonnaise de dépôts et compte courants.

Em Bruxellas e Genova, nas caixas das succursaes do Banco de Paris e dos Paizes Baixos.

Lisboa, 31 de dezembro de 1888.

O administrador delegado
Fontes Ganhado.

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

BOLSAS	TÍTULOS	DIAS												
		17	18	19	20	21	22	24	26	27	28	29	31	—
Lisboa	Acções C.º de Ferro Portuguezes	445.000	445.000	—	445.000	—	445.000	444.500	—	445.000	—	444.500	—	—
	» Nacional	88.200	88.200	88.000	—	88.500	—	88.000	—	88.000	—	—	—	—
	» Carris de Ferro de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Ascensores	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. C.º de Ferro Portuguezes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88.500	—	—
	» C. de F. Atravez d'Africa	85.000	85.000	85.000	84.600	84.600	83.000	84.700	84.500	85.000	—	85.400	—	—
Paris	Acções C.º de Ferro Portuguezes	640	640	640	640	640	—	—	640	640	640	640	—	—
	» Madrid-Cáceres-Portugal	203,75	—	202	203,75	—	—	—	205	—	205	205	—	—
	» Norte de Espanha	316,25	317,60	318,75	325	326,25	—	—	—	334,25	—	332,50	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	270	275	275	276,25	275	275	—	276,25	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	—	320	318,75	320	320	320	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. C. de Ferro Portuguezes	337	339	337,50	335	335	339	339,50	—	335	339	360	—	—	—
	» Madrid-Cáceres-Portugal	329	—	329	329	329	328	329	323	334,50	333	—	—	—
	» Norte Espanha, 4.º hipoteca	—	348,75	—	—	—	—	348,75	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez Africa	472,50	472,50	472,50	472,50	472,50	472,50	472,50	472,50	475	475	472,50	—	—
Londres	Obrig. C. de F. Atravez Africa	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	—
Amsterd.	Obrig. C. de F. Atravez Africa	92,69	92,49	92,49	92,50	92,50	92,75	—	92,75	92,24	92,50	92,25	92,69	—
Bruxelas	Obrig. C. de F. Atravez Africa	94	95	95	94,25	94,25	94	94,00	94	94	94	94,69	94,25	—

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERÍODO DE EXPLORAÇÃO	RECEITAS NO PERÍODO				DIFERENÇA				DESENDE 1 DE JANEIRO	
		1888		1887		A MAIS		A MENOS		1888	1887
		KIL.	TONAES	KILO-METRÍCAS	KIL.	TONAES	KILO-METRÍCAS	TONAES	KILO-METRÍCAS	TONAES	KILO-METRÍCAS
PORUGAL	de a			Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Companhia Real	10 16	Bez.	380	53.060:000	94.934	580	46.480:000	80.438	8.580:000	44.793	—
	17 23	»	—	56.920:000	98.438	—	52.500:000	90.547	4.420:000	7.624	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.533.680:000
	10 16	»	82	3.236:000	39.707	74	3.679:430	49.722	—	423.430	10.045
	17 23	»	—	4.096:000	49.954	—	3.922:440	33.002	473.860	44.934	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	292.638:380	178.344:160
» a garantida (3)	10 16	»	152	2.358:000	16.828	97	4.472:850	45.184	4.085:450	4.644	—
	17 23	»	—	2.702:000	47.776	—	4.552:870	46.009	1.449:430	4.747	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	140.607:440	48.384:680
Sul e Sueste	18 24	Nov.	364	41.333:790	31.395	335	6.892:730	20.375	4.444:060	10.820	—
	25 1	Dez.	—	40.735:280	29.737	—	8.489:870	25.312	2.249:440	4.395	—
	2 8	»	—	9.939:730	27.533	—	7.634:410	22.779	2.308:590	4.734	—
Miño e Douro	11 17	Nov.	345	42.101:196	36.1845	345	44.834:424	47.082	—	2.129:000	10.267
	18 24	»	—	21.888:709	63.443	—	43.889:466	44.092	4.999:543	49.353	—
	25 1	Dez.	—	47.958:238	52.052	—	46.587:885	52.659	4.370:353	—	607
Beira Alta	26 2	»	233	7.378:938	29.956	253	7.824:023	30.924	—	245.038	968
	3 9	»	—	7.335:544	28.094	—	8.419:376	32.214	—	344.032	3.247
	10 16	»	—	9.083:110	35.904	—	7.476:892	28.367	4.906:248	7.584	—
Guimarães	24 27	Out.	—	952.670	28.049	—	4.463:480	34.278	—	242.840	6.259
	28 3	Nov.	—	4.024.020	30.448	—	844.870	23.966	209.450	6.434	—
	4 10	»	—	748.433	21.424	—	886.940	26.085	—	468.775	4.964
HESPAÑHA	2 8	Dez.	2776	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Espanha	9 15	»	—	1.463.530	527	2776	1.220.264	439	243.289	88	—
	—	—	—	1.481.266	533	—	1.238.744	446	312.522	87	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	2 8	»	2672	994.843	372	2672	979.550	366	45.263	6	—
	9 15	»	—	1.028.447	385	—	4.106.663	444	—	78.538	29
Andaluzes	19 25	Nov.	793	231.078	295	793	498.380	250	35.698	45	—
	26 2	Dez.	—	233.563	294	—	230.496	290	3.367	4	—
	3 9	»	—	221.341	279	—	224.963	283	—	3.632	4
Madrid-Cáceres Portugal	2 8	Bez.	429	68.466	458	429	66.277	454	4.889	4	—
	9 15	»	—	64.698	450	—	59.557	438	5.054	42	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.998.434	2.994.092

(1) Comprende as linhas de Leste e Norte e ramae de Cáceres e Coimbra. — (2) Id

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO
ATRAVEZ D'AFRICA

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortisar em 1 de janeiro de 1889, conforme o disposto no título 4.º dos estatutos, coube a sorte aos n.ºs 4:701 e 5:448 de L. 100 e aos n.ºs 19:915, 20:351, 23:068, 28:215, 34:907, 37:548, 43:020, 43:681, 52:104, 54:587 de L. 20.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 2 de janeiro proximo.

No Porto, na séde da Companhia, Rua de Bellomonte, 49.

Em Lisboa, no London & Brazilian Bank Limited.

Em Londres, na Capital and Counties Bank Limited.

Em Paris, no Banque d'Escompte de Paris.

Em Amsterdam, em casa dos srs. Westendorp & C.º.

Em Bruxellas, em casa dos srs. J. Mathieu & Fils. Porto, 21 de dezembro de 1888.

Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

O PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Carlos Lopes.

COMPANHIA REAL
DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

São prevenidos os possuidores de accções d'esta Companhia de que no dia 27 do corrente, pelas 2 horas da tarde, na séde da mesma Companhia e em sessão publica, se procederá ao sorteio de 28 accções que hão de ser amortisadas no dia 1.º de janeiro de 1889:

Os portadores das 28 accções amortisadas receberão em troca dos seus titulos:

1.º O capital pago das suas accções com dividendo até ao dia indicado para amortisacão;

2.º Titulos especiaes, ao portador ou coupons, de uso fructo em substituição das accções amortisadas, os quaes darão direito a uma parte proporcional ao excedente do producto liquido annual mencionado no art. 45.º dos Estatutos;

3.º Os portadores d'estes titulos de uso fructo conservarão os mesmos direitos que os portadores das accções não amortisadas, excepto o dividendo de 6 por cento sobre o capital amortisado das accções, ao qual não terão direito (art. 46.º dos Estatutos).

São prevenidos os srs. accionistas de que o conselho de Administração d'esta Companhia resolveu fazer uma distribuição de 15 francos por accção, por conta do dividendo relativo ao exercicio de 1888, e que o pagamento d'esta somma terá logar do dia 2 de janeiro proximo futuro em diante, em troca do coupon n.º 54, sujeito ao imposto de rendimento em Portugal.

Este pagamento efectuar-se-ha em Lisboa na séde da Companhia; em Paris na Société Général de Crédit Industriel et Commercial e no Crédit Lyonnais; em Londres em casa dos banqueiros Glyn Mills Currie & C.º; em Lyon na Société Lyonnaise; em Bruxellas e Genova nas Caixas das succursaes do Banco de Paris e dos Paizes Baixos.

Lisboa, 22 de dezembro de 1888.

São prevenidos os srs. portadores de obrigações de 4 1/2 %, d'esta Companhia, de que a partir de 2 de janeiro proximo futuro serão pagos os coupons n.º 4 na razão de 45 e 9 marcos ou réis 107:125 e 27:025 respectivamente, segundo pertencerem á serie A ou B, sujeitos ao imposto de rendimento em Portugal.

Este pagamento realizar-se-ha em Lisboa na séde da Companhia e em Berlim no banco Für Handel & Industrie.

São prevenidos os srs. portadores de obrigações de 4 1/2 % d'esta Companhia, amortisadas em 11 de outubro ultimo, em sessão publica do Conselho de Administração, de que a partir de 2 de janeiro proximo futuro lhes serão pagas as ditas obrigações pelo seu valor nominal.

Este pagamento realizar-se-ha em Lisboa, na séde da Companhia, e em Berlim no banco Für Handel & Industrie.

Lisboa, 24 de dezembro de 1888.

O ADMINISTRADOR DELEGADO

Fontes Ganhado.

27.º sorteio

Lista numerica das 2:076 Obrigações de 3 por cento d'esta Companhia que sahiram sorteadas em sessão publica de hoje para amortisacão correspondente ao 1.º de janeiro de 1889:

17:901 a 17:968, 17:970 a 17:981, 17:983 a 18:000, 65:501 a 65:542, 65:545 a 65:550, 65:553 a 65:558, 65:564 a 65:566, 65:568 a 65:582, 65:584 a 65:600, 91:101 a 91:200, 137:401 a 137:425, 137:433 a 137:462, 137:464, 137:466 a 137:500, 163:348 a 163:389, 163:391 a 163:392, 163:396 a 163:400, 193:801 a 193:818, 233:101 a 233:117, 233:120, 233:125 a 233:162, 233:164 a 233:187, 233:191 a 233:200, 247:601 a 247:602, 247:613, 247:620 a 247:621, 247:633 a 247:700, 250:801 a 250:900, 289:001 a 289:062, 289:065 a 289:091, 289:094 a 289:100, 299:901, 299:905 a 299:911, 299:913 a 299:932, 299:935 a 300:000, 301:401 a 301:437, 301:439 a 301:470, 301:473, 301:476 a 301:479, 301:482 a 301:496, 333:801 a 333:891, 342:901 a 342:965, 342:968 a 343:000, 345:501 a 345:502, 345:504 a 345:600, 438:101 a 438:135, 438:138 a 438:172, 438:187 a 438:200, 447:901 a 448:000, 449:101 a 449:200, 454:601 a 454:673, 454:677 a 454:681, 454:685 a 454:686, 454:695 a 454:700, 478:501 a 478:543, 503:601 a 503:700, 505:501 a 505:600, 514:420 a 514:421, 537:701 a 537:761, 537:765 a 537:770, 537:782 a 537:800, 562:701 a 562:800.

3.º sorteio

Lista numerica das 91 obrigações de 4 por cento d'esta Companhia que sahiram sorteadas em sessão publica de hoje para amortisacão correspondente ao 1.º de janeiro de 1889:

12:581 a 12:590, 35:861, 42:131 a 42:140, 42:341 a 42:350, 52:041 a 52:050, 65:301 a 65:310, 66:211 a 66:220, 81:191 a 81:200, 93:881 a 93:890, 99:681 a 99:690.

Lisboa, 22 de dezembro de 1888.

7.º sorteio

Lista numerica das 28 accções d'esta Companhia que sahiram sorteadas em sessão publica de hoje para amortisacão correspondente ao anno de 1888:

5:011, 6:480, 9:571, 11:272, 14:516, 14:542, 16:629, 17:181, 19:958, 20:093, 23:807, 27:894, 30:584, 37:929, 39:782, 41:338, 42:675, 47:520, 51:224, 52:987, 56:440, 60:784, 65:155, 66:077, 66:580, 66:894, 67:276, 67:996.
Lisboa, 27 de dezembro de 1888.

O ADMINISTRADOR DELEGADO O CHEFE DA CONTABILIDADE GERAL
Fontes Ganhado A. de Lemos

COMPANHIA NACIONAL
DE CAMINHOS DE FERRO

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Em sessão publica de 18 do corrente e perante o conselho de administração e o conselho fiscal, procedeu-se ao sorteio de 20 obrigações serie Foz Tua a Mirandela e 15 obrigações serie Santa Comba Dão a Vizeu, a amortisar, recabendo a sorte nos numeros 901 a 905 3:251 a 3:255, 7:861 a 7:865 e 11:546 e 11:550 das primeiras e nos numeros 1:141 a 1:145, 4:246 a 4:250 e 6:016 a 6:020 das segundas.

Desde o 1.^o de janeiro proximo cessa o vencimento do juro das obrigações correspondentes aos numeros sobreditos, ficando a importancia das mesmas á disposição dos seus possuidores, no Banco Commercial de Lisboa.

Lisboa, 17 de dezembro de 1888.

O DIRECTOR DA COMPANHIA
Almeida Pinheiro.

COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Por determinacão do ex.^{mo} sr. vice-presidente da assembléa geral d'esta Companhia é convocada extraordinariamente a mesma assembléa, nos termos do art. 26.^o dos estatutos, para o dia 23 de janeiro de 1889, ao meio dia, afim de se preencherem os cargos vagos, e dar seguimento as 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.

BANCO NACIONAL ULTRAMARINO

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Tendo-se procedido hoje, em conformidade com o art. 45.^o dos estatutos d'este banco, ao sorteio de 93 obrigações prediaes ultramarinas da 1.^a serie, emitidas em 20 de julho de 1881, foram extraídos os seguintes numeros:

224, 402, 605, 657, 708, 777, 778, 810, 875, 1:190, 1:314, 1:525, 1:814, 2:529, 2:602, 2:765, 2:836, 2:934, 2:987, 3:038, 4:195, 4:224, 4:294, 4:521, 4:590, 4:839, 4:929, 4:960, 5:054, 5:292, 5:399, 5:614, 5:626, 5:721, 5:873, 6:122, 6:251, 6:265, 6:282, 6:429, 6:550, 6:765, 7:030, 7:105, 7:210, 7:278, 7:468, 7:567, 7:597, 7:804, 7:995, 8:057, 8:139, 8:242, 9:374, 9:653, 9:664, 9:670, 10:130, 10:177, 10:315, 10:359, 10:419, 10:444, 10:578, 10:763, 10:901, 11:262, 11:300, 11:748, 11:788, 11:789, 11:922, 11:930, 12:135, 12:338, 12:569, 12:856, 12:879, 13:005, 13:064, 13:113, 13:208, 13:293, 13:506, 13:549, 13:585, 13:693, 13:870, 14:436, 14:656, 14:778 e 14:807.

São, portanto, prevenidos os srs. portadores de obrigações, de que, a contar do 1.^o de janeiro de 1889, terá lugar no escriptorio do banco e na sua agencia do Porto, o pagamento do coupon de todas as obrigações e o da amortisacão das referidas 93 obrigações que deixam «ipso facto», de vencer juro a contar do mencionado dia 1.^o de janeiro de 1889.

O pagamento effectuar-se-ha desde as 11 da manhã ás 2 da tarde, em todos os dias não santificados.

Lisboa, 24 de dezembro de 1888.

Banco Nacional Ultramarino

O GOVERNADOR
Visconde de Ottolini.
Antonio Joaquim de Castro Gonçalves.
VICE-GOVERNADOR

A BEIRA ALTA E A COMPANHIA REAL

Teem afirmado diversos collegas portuguezes e estrangeiros que um grupo de accionistas da Companhia Real trata de negociar a acquisição da linha da Beira Alta.

L'Epargne française dá mesmo a combinação *em vespas* de ser concluida, fixando já as bases, que seriam a troca de cinco obrigações da Beira Alta, por tres da Companhia Real.

Podemos assegurar que tal negociação nem está realisada nem *em vespas* de realizar, nada havendo portanto de positivo a tal respeito.

Se os fundos da Beira Alta teem subido, deve-se isso, mais do que a esses boatos, aos melhores resultados que a exploração tem dado nos ultimos tempos, permittendo que a companhia pague mais uma verba de 4 francos sobre o coupon n.^o 13, o que, sommado com os 3,20 francos distribuidos em junho, perfaz 7,20 francos por titulos pagos no anno findo hoje.

NOTAS VARIAS

O grande viaducto.

O sr. Carlos Zeferino Pinto Coelho e socios desistiram da construccion do viaducto metallico de S. Pedro de Alcantara á Graça.

Em vista d'esta desistencia, foi convidado pela cámara municipal, para fazer a aliudida construccion, o Consultorio de Engenharia, de que é representante o engenheiro, sr. Candido de Moraes, que foi o segundo proponente.

Confiamos que este nosso illustre engenheiro saberá remover as diffículdades que se teem opposto á realisaçao de tão importante obra, de forma a leval-a a effeito, que é o que merece o nosso aplauso.

Revista de obras publicas.

Este nosso collega ao encetar o seu 2.^o anno de publicação augmentou de formato quasi duplicando o do 1.^o anno. É uma prova da prosperidade que tem corrado os esforços da sua redaccão e do bom e merecido acolhimento que esta folha obteve do publico.

Gongratulamo-nos com ella pelos seus progressos.

Distincção merecida.

O nosso intelligente collega da linha Midland Railway, e nosso correspondente em Inglaterra, o sr. George James Pratt, foi nomeado secretario do Instituto literario d'aquelle poderosa companhia.

As primorosas cartas de Inglaterra, que aqui temos publicado, são testemunho frizante de quanto esta nomeação foi um acto de justiça e de acerto.

ARREMATAÇÕES E CONCURSOS

ADMINISTRAÇÃO GERAL DOS TABACOS

Arrematações de tabacos em rama

Esta administração recebe propostas em carta fechada até á 1 hora da tarde do dia 9 de fevereiro da 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 á 1 hora da tarde do dia 9 d'abril de 1889, para o fornecimento em arrematação de 640:000 kilos de tabaco em rama, de diferentes qualidades, devendo até esse dia achar-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.

Remetem-se as condições a todos aqueles 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.

AVISOS DE SERVIÇO

COMPANHIA REAL
DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZESCOMBOYOS ESPECIAIS DE PORTO A LISBOA
E LISBOA A PORTO

*Unicamente compostos de carruagens de 3.^a classe
por preços excessivamente reduzidos*

Partida do Porto para Lisboa:—Dias 5 e 19 de janeiro, 1 e 16 de fevereiro e 2 e 16 de março, ás 6 horas da tarde, chegando a Lisboa ás 5 e meia da manhã.

Partida de Lisboa para o Porto:—Dias 6 e 21 de janeiro, 3 e 17 de fevereiro e 6 e 17 de março, ás 5 e meia da tarde, chegando ao Porto ás 5 horas e 40' da manhã.

Preços dos bilhetes:

Das estações do Porto a Aveiro para as de Lisboa a Santarem, ou vice-versa, 1:200 réis.

Das de Oliveira do Bairro a Pombal para as mesmas, ou vice-versa, 1:000 réis.

Condições:—1.^a Não se concedem meios bilhetes; 2.^a É concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem. Os excedentes serão taxados em conformidade com a tarifa geral; 3.^a Todo o bilhete encontrado em outra data, estação ou comboio será considerado nullo; 4.^a Ficam em vigor as condições das tarifas geraes em tudo que não seja contrario ás disposições do presente.

Lisboa, 23 de dezembro de 1888.

O DIRECTOR DA COMPANHIA

Pedro Ignacio Lopes

COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

BILHETES PESSOAS



BILHETES PESSOAS

Neste 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 pessoais e intransmissíveis 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 atenção do publico para a condição 3.^a, que diz: «O dono do bilhete, para usar d'elle, fica obrigado a apresental-o, não só ao conductor do carro em que tomar lugar, como a qualquer empregado fiscal da Companhia, sempre que lhe for exigido; e não o fazendo pagará a passagem como qualquer outro passageiro que não use bilhete pessoal.

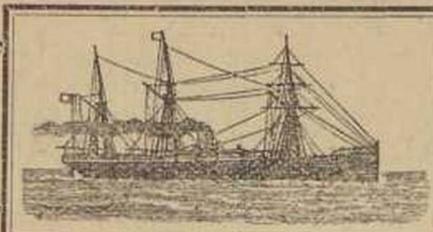
Os assignantes actuaes que queiram conservar, para 1889, os mesmos numeros dos seus bilhetes, terão de prevenir até ás 3 horas da tarde do dia 30 do corrente.

Escriptorio da Companhia, 20 de novembro de 1888.

O chefe do movimento

Henrique Howell.

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

Para informações dirigir-se aos agentes

LARGO DO PELOURINHO, 19, 1.º

F. Garay & C.ª

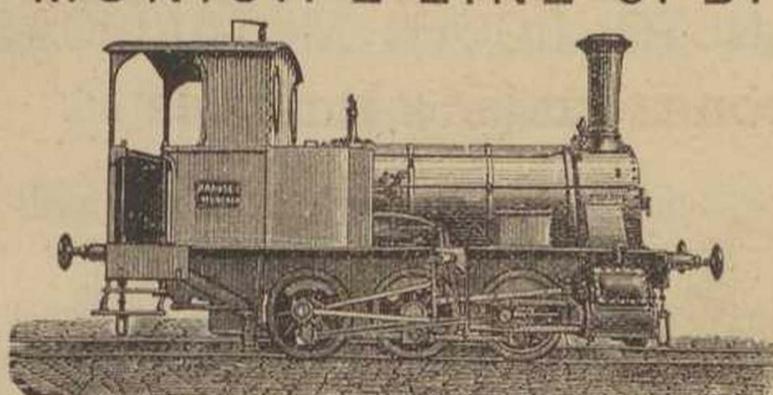
Estes vapores tem magnificas accommodações para passageiros. O preço das passagens comprehende vinho de mesa para as duas classes, tem creado portuguez, creada de quarto, e medico, cujo serviço é gratuito.

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

Fabrica de Locomotivas

KRAUSS & C.ª

MUNICH E LINZ S. D.



Locomotivas de adhesão e cremalheira

PARA

Via larga ou reduzida

Systema, o mais util de locomotivas com tender para vias principaes e secundarias, tramwais, construções de edificios, exploração de minas.

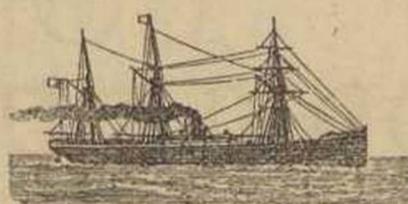
Outras construções

Omnibus a vapor, locomoveis, bombas d'incendio a vapor, apparelhos de vacuo e de vapor para a extracção de materias fecaes etc, cylindros a vapor para nivelamento de calçadas.

Enviam-se gratis os catalogos a quem os pedir.

Agente Geral em Espanha

JULES LAHOUSE — Barcelona



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 7 de janeiro o paquete Elbe

Para S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Aires

Para Southampton e Antuerpia

O paquete TAMAR

Esperado em 3 ou 4 de janeiro

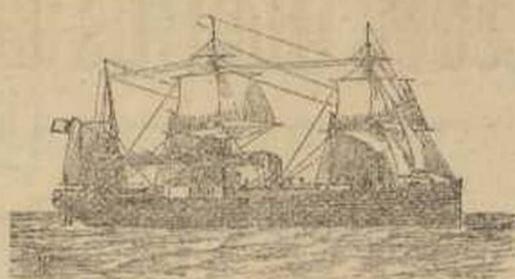
As accommodações para passageiros são inexcediveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se teem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

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

AGENTES

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

PORTO
W. C. TAIT & C.ª
23, Rua dos Ingleses, 23



Carreira Regular de Vapores

ENTRE

Lisboa e Bordeus

Servida pelos vapores

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

AGENTES

Henry Burnay & C.^a — LISBOA
Prytz & C.^a — BORDEUS

FUNDIÇÃO PRIMITIVA VALENCIANA
E OFICINAS DE CONSTRUÇÃO
M. M. Marco & C.^a
(Sucessores de Cases)
VALENCIA-199, San Vicente, 199 - HESPAÑA

Unica fábrica hispanola que obteve 2 premios na Exposição Universal de Philadelphia, por máquinas de vapor

ARMADORES, PONTES
Caldeiras de vapor

GRUAS E TORNOZ
Máquinas de serrar

MOINHOS
para arroz farinhas e azei-
tonas

MACHINAS DE VAPOR
de 2 a 400 cavalos. Grande economia
EM CONSUMO DE COMBUSTIVEL
sem competencia

PRENSAS HYDRAULICAS
e de parafusos
de todos os sistemas

MATERIAL COMPLETO
DE MÍAS
Turbinas e Rodas hidráulicas
Aparelhos para fábricas de chocolate

Fundição de todas as classes
MACINARIA COMPLETA
para a fabricação de
Ladrilhos, Mosaicos, Azulejos e Tijolos

As nossas máquinas de vapor recommendam-se pela sua regularidade e perfeição para instalações de luz eléctrica

Catálogos e prospectos gratis

EMPREZA AFRICANA

DE

NAVEGAÇÃO A VAPOR

CARREIRA REGULAR

ENTRE

LISBOA e os portos da ÁFRICA OCCIDENTAL

Sahirá brevemente o vapor que partira para

S. Thomé, Príncipe, Ambriz, Loanda, Novo Redondo,
Benguela e Mossamedes

Os AGENTES

Henry Burnay & C.^a

10, RUA DOS FANQUEIROS, LISBOA.

Nicaise & Delcuve

LA LOUVIÈRE — BELGICA

OFFICINAS DE

CONSTRUÇÕES METALLICAS

PONTES, COBERTURAS, GAZOMETROS

Material fixo e circulante de caminhos de ferro e tramwais

Cruzamentos e mudanças de via
Parafuzos. — Escapulas. — Chapins e barretas
Basculas para wagons. — Reservatorios
Signaes. — Placas rotatorias
Pontes rotatorias para máquinas. — Discos
Gruas hidráulicas

Carroagens, Wagons, Wagonetes, Tenders

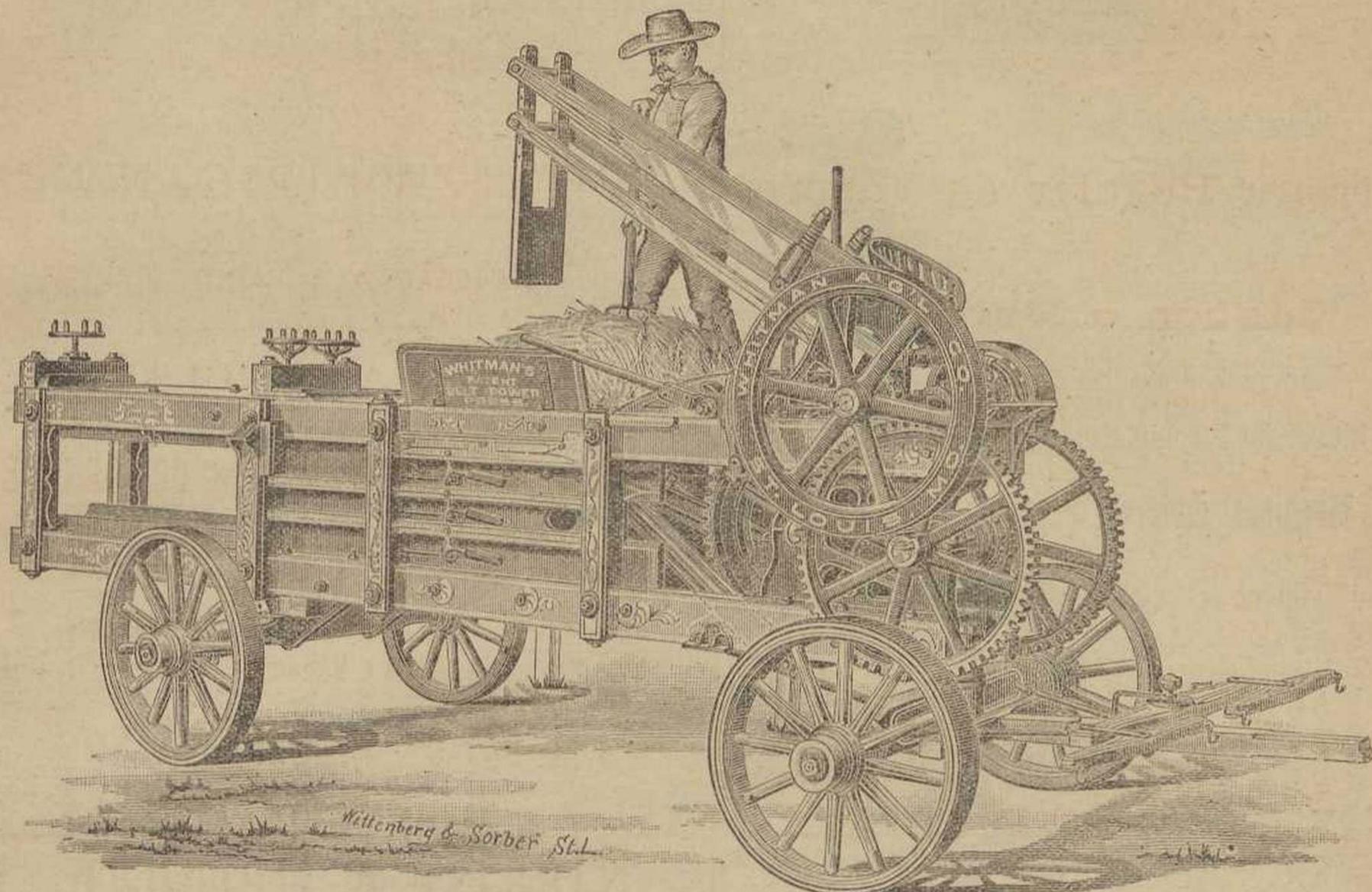
Especialidade de rodas com centro de ferro forjado
Sistema privilegiado

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

Privilegio para um sistema de guindaste móvel com
contrapeso de equilíbrio automático e leito de rotação
ou fixo, todo em ferro e aço.

Nicaise & Delcuve

Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza



PRENSAS COMPRESSORAS DE PALHA E FENO WHITMAN

PREMIADAS EM TODAS AS EXPÓSIÇÕES

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 pôde 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 imensa utilidade para os exercitos e estão adoptadas na Russia e Italia.

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

Os fardos ficam impermeaveis e incombustiveis.

UNICOS REPRESENTANTES EM PORTUGAL

A Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza

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

Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza

Ala poente do Mercado 24 de Julho

Aterro da Boa Vista - Lisboa

Endereço telegraphico

AGRICULTURA LISBOA

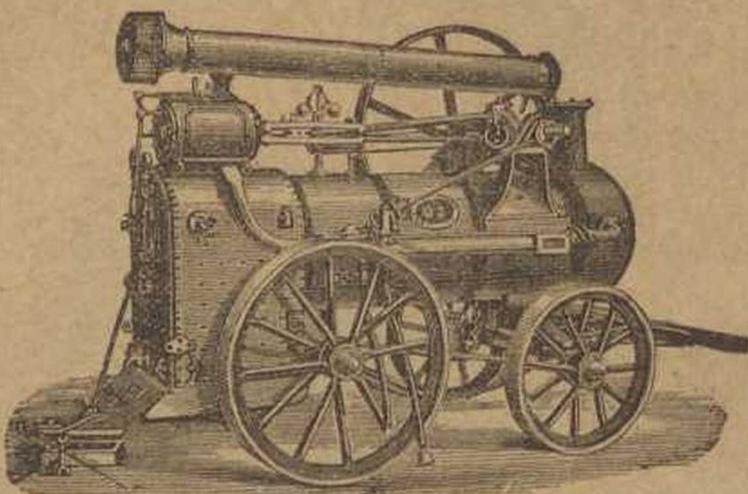
N.º telephonico 334

Agencias nas principaes terras do reino

Machinas e alfaias

Industriaes e agricolais

Machinas motoras a vapor, horisontaes e verticaes, fixas, semifixas, locomoveis e viadoras



Delegação no Porto

PINTO DA COSTA & F.º

Rua da Picaria, 43

Agencias nas principaes terras do reino

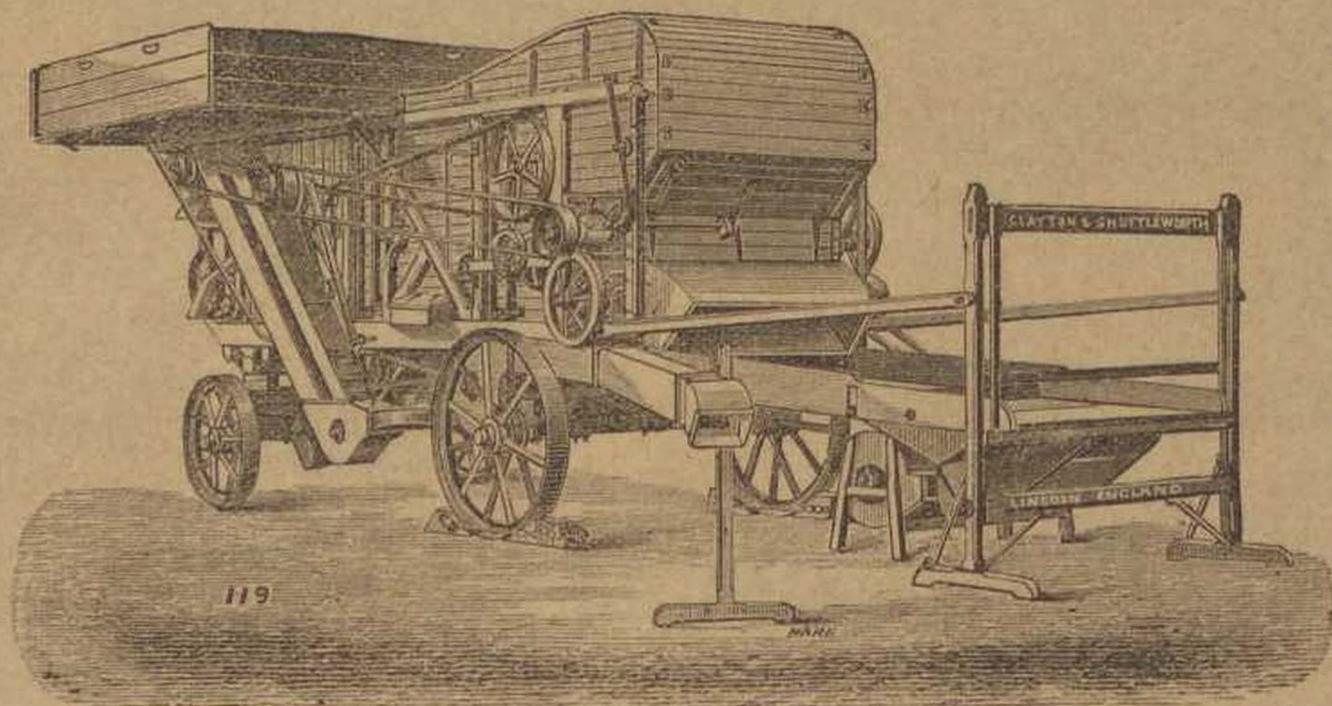
Machinas e alfaias

Industriaes e agricolais

Productos chimicos : Sodas de 1.^a, 2.^a e 3.^a qualidades. Acidos sulfurico de 50 a 66 graus, nitrico e muriatico. Sulfatos de soda em pó e crystalisado, e de ferro.

Adubos chimicos e organicos

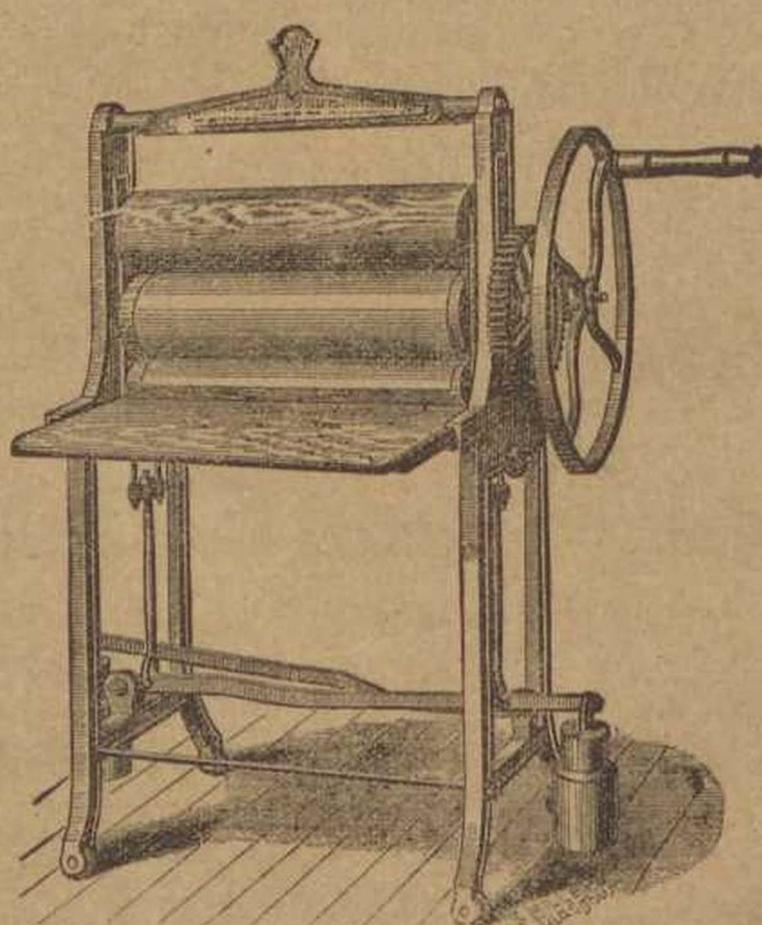
Premiados na Exposição universal de Barcelona com a medalha de ouro e na Exposição industrial do Porto com o diploma de mérito.



Debulhadoras « Clayton » para trigo, cevada, fava, etc. Estas debulhadoras são as unicas que teem todos os melhoramentos necessarios para produzir, no nosso paiz, um trabalho completo, sahindo o trigo inteiro e muito bem limpo, e a palha perfeitamente cortada. No anno presente podem informar qual o trabalho que produzem a Escola Pratica d'Agricultura de Coimbra, e os ex.^{mos} srs. conde da Praia e de Monforte (Veiros), visconde da Varzea (Gollegã), João Gerardo da Maya & Irmão (Azambuja) e Felix de Carvalho Pereira (Azambuja).

Machinas para alisar ou passar roupa

Estas excellentes maçginas são ja muito conhecidas pela importante economia e promptidão de serviço que se obtém com o seu emprego. Passadas a ferro, não se endo necesse ser passadas a ferro, e exigindo muito menos trabalho.



Fábrica da Povo de Santa Iria

Vaccinas Pasteur

Contra a febre carbunculosa do gado bovino, caprino, lanigero, cavallar, asinino e mar, e contra o mal rubro das porcos (tabardilho).

CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

TARIFA ESPECIAL N.º 3—PEQUENA VELOCIDADE

PARA O TRANSPORTE DE

MATERIAL PARA CONSTRUÇÃO DE CAMINHOS DE FERRO

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1889

PREÇOS POR TONELADA E KILOMETRO

Raills, 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	8 réis
Machinas locomotivas rodando sobre suas proprias rodas.....	20

PERCURSO MINIMUM, 200 KILOMETROS

Esta tarifa só será applicavel depois do expedidor comprovar, com a apresentação das respectivas cartas de porte, ter transportado pelas linhas ferreas do Minho e Douro, no prazo de um anno e nas condições abaixo designadas, o minimum de 10:000 toneladas de material para a construcção de um determinado caminho de ferro, recebendo então como bonificação a importancia correspondente á diferença entre o preço que tiver pago e o acima estabelecido.

CONDICIONES

1.^a Cada expedição constará pelo menos de um wagon e cada wagon será carregado com o peso minimum de 8:000 kilogrammas ou pagará como se tivesse este pezo.

2.^a As expedições serão taxadas pelas tarifas geraes ou especiaes em vigor que lhes corresponderem.

3.^a Quando o pezo indivisivel de qualquer volume (com excepção do material circulante, wagons, carruagens, machinas e tenders,) exceder 3:000 kilogrammas mas não passar de 5:000 kilogrammas, será da mesma forma feita a bonificação, cobrando-se porém mais 50 % do preço que acima lhe corresponder. Se o volume exceder o pezo de 5:000 kilogrammas, será o seu transporte effectuado mediante prévio ajuste especial.

4.^a Aos expedidores ou consignatarios ser-lhes-ha facultado effectuarem a carga ou descarga por sua conta.

5.^a Quando o serviço braçal fôr effectuado pelo pessoal do caminho de ferro, cobrar-se-hão as despezas accessoriais em conformidade com a respectiva tarifa, sobre a qual não haverá bonificação.

6.^a Ficam em vigor as condições das tarifas geraes em tudo que não sejam contrarias ás disposições da presente.

Porto, 10 de Dezembro de 1888.

• Engenheiro-Director,

Augusto Cesar Justino Teixeira.

CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DO DOURO

SERVIÇO COMBINADO COM A COMPAHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

CATALOGO DOS PREÇOS DE TARIFA
C. N. M. D. N.º 1
LISBOA

TARIFA GERAL COMBINADA C. N. M. D. N.º 1 - GRANDE VELOCIDADE

PARA O TRANSPORTE DE

PASSAGEIROS, BAGAGENS E CÃES

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1889

I - PASSAGEIROS

PREÇOS DOS BILHETES

Das estações da frente ás abaixo indicadas ou vice-versa	MIRANDELLA			CACHÃO			BRUNHEDA		
	1.ª CLASSE	2.ª CLASSE	3.ª CLASSE	1.ª CLASSE	2.ª CLASSE	3.ª CLASSE	1.ª CLASSE	2.ª CLASSE	3.ª CLASSE
Porto.....	35710	25950	25090	35460	25750	15950	35080	25430	15730
Penafiel.....	25990	25390	15690	25740	25190	15550	25360	15870	15330
Moledo.....	15850	15500	1560	15600	15300	920	15220	980	700
Regoa.....	15760	15430	15000	15510	15230	860	15130	910	640
Pinhão.....	15300	15080	750	15050	880	610	670	560	390
Barca d'Alva.....	25190	15770	15250	15940	15570	15110	15560	15250	890
Trofa.....	35820	35040	25150	35570	25840	25010	35190	25520	15790
Famalicão.....	35990	35170	25250	35740	25970	25110	35360	25650	15890
Braga.....	45410	35490	25480	45160	35290	25340	35780	25970	25120
Vianna.....	45940	35910	25770	45690	35710	25630	45310	35390	25410
Valença.....	55850	45610	35280	55600	45410	35140	55220	45090	25920

II - BAGAGENS E CÃES

PREÇOS DOS EXCESSOS DE BAGAGEM E CÃES

Das estações da frente ábs abaixo indicadas ou vice-versa	MIRANDELLA			CACHÃO			BRUNHEDA		
	Excessos de bagagem		CÃES por cabeça	Excessos de bagagem		CÃES por cabeça	Excessos de bagagem		CÃES por cabeça
	Até 40 kilog.	Além de 40 kilog.		Até 40 kilog.	Além de 40 kilog.		Até 40 kilog.	Além de 40 kilog.	
	Por cada 10 kilog.			Por cada 10 kilog.			Por cada 10 kilog.		
Porto.....	214,50	136,50	670	200,20	127,40	620	178,20	113,40	550
Penafiel.....	172,70	109,90	550	158,40	100,80	500	136,40	86,80	430
Moledo.....	106,70	67,90	360	92,40	58,80	310	70,40	44,80	240
Regoa.....	101,20	64,40	340	86,90	55,30	290	64,90	41,30	220
Pinhão.....	74,80	47,60	320	60,50	38,50	270	38,50	24,50	200
Barca d'Alva.....	126,50	80,50	410	112,20	71,40	360	90,20	57,40	290
Trofa.....	221,10	140,70	690	206,80	131,60	640	184,80	117,60	570
Famalicão.....	231,00	147,00	710	216,70	137,90	660	194,70	123,90	590
Braga.....	255,20	162,40	780	240,90	153,30	730	218,90	139,30	660
Vianna.....	285,00	182,00	870	271,70	172,90	820	249,70	158,90	750
Valença.....	338,80	215,60	15020	324,50	206,50	970	302,50	192,50	900

CONEXÕES

——大清國——

1.º As crianças menores de 3 annos serão transportadas gratuitamente, indo ao collo das pessoas que as acompanharem; as de 3 a 7 annos pagarão meio bilhete, e as de mais de 7 annos bilhete inteiro.

2.º E' concedido a cada passageiro, portador de bilhete inteiro, o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem, e de 15 ás creanças portadoras de meio bilhete. Os excedentes d'este peso serão taxados em conformidade com o quadro retrò.

3.º Além dos preços supra indicados para os excedentes de bagagem, cobrar-se-hão mais:

- a) As despesas accessórias, em conformidade com a respectiva tarifa.
- b) O direito de guia e registro, 20 réis por cada expedição.
- c) O imposto de sêllo, 10 réis por expedição.

4.º As cobranças supplementares por mudança de classe serão efectuadas separadamente em cada linha.

5.º Ficam em vigor as condições das tarifas gerais das Administrações combinadas, em tudo que não seja contrário às disposições da presente.

Porto, 18 de dezembro de 1888.

Φ Engenheiro-Director.

Augusto Cesar Justino Teixeira.