

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## DE PORTUGAL E HESPAÑA

NAVEGAÇÃO

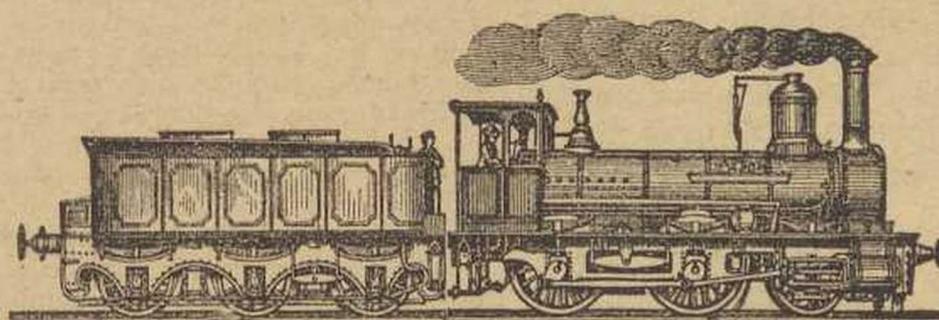
COMMERCI

PORTOS

CORREIOS

TELEGRAPHOS

MINAS



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

### CORRESPONDENTES E REPRESENTANTES NO ESTRANGEIRO

HESPAÑA — 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 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:**

**M. L. n.º 1 — peixe fresco.**

**C. A. n.º 1 — bilhetes de assignatura.**

### SUMMARIO

Commercio portuguez.—A estação central do caminho de ferro em Lisboa.—Parte oficial—Continuação do regulamento do caminho de ferro de Mormugão, portarias de 15 e 28 de janeiro, decreto de 24 de janeiro.—Novo caminho de ferro.—As machinas Neville & C., de Liverpool.—Tarifas de transporte.—Relações com a Catalunha.—Lei de polícia. Carteira dos accionistas.—Boletim financeiro, por B. dos Santos.—Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa, Paris, Londres, Amsterdam e Bruxellas.—Receitas dos caminhos de ferro.—Linha de Cascaes.—Receitas das linhas francezas.—O tunel do Rocio.—Nova companhia dos ascensores mechanicos de Lisboa.—Arrematações e concursos.—Annuncios.

### COMMERCIO PORTUGUEZ

A estatística do nosso movimento commercial nos 11 meses de 1888 comparados com os de 1887 dá-nos os resultados seguintes:

#### IMPORTAÇÃO

	Valor em mil réis	1887	1888
Animaes e seus productos.....		1.722:703	2.039:802
Lã e pellos.....		1.678:059	1.803:329
Seda .....		1.100:270	1.163:202
Algodão .....		3.153:813	3.289:932
Linho e seus congeneres.....		784:036	815:252
Madeira .....		1.052:154	1.161:738
Substancias mineraes, vidro, crystal e productos ceramicos.....		2.608:939	2.584:402
Metaes .....		2.184:841	2.284:182
Substancias alimenticias.....		10.827:520	9.885:787
Instrumentos, machinas, apparelhos e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura		1.935:027	2.245:324
Somma...		27.047 362	27.283:040

Transporte...	27.047:362	27.283:040
Diversas substancias e productos.....	904:276	976:630
Manufacturas diversas.....	1.893:572	1.968:952
Mercadorias livres de direitos, mas sujeitas ao imposto de 2 por cento «ad valorem» para portos e barras.....	3.730:977	3.933:331
Mercadorias livres de direitos de importação e de outro qualquer imposto	4.751:120	5.698:140
Tabaco em bruto.....	642:622	675:589
Taras.....	161:440	74:652
Valor das diversas mercadorias (incluindo as taras) .....	34.589:118	35.226:478
Valor da moeda.....	4.542:251	5.374:856
Total dos valores importados.....	39.131:369	40.601:334

#### EXPORTAÇÃO

Valor em mil réis	158:907	243:507	
Animaes e seus productos.....	210:784	235:578	
Lã e pellos.....	26:712	16:940	
Seda .....	82:126	106:464	
Algodão .....	13:310	24:172	
Linhos .....	107:236	114:121	
Madeira .....	Substancias mineraes, vidro, crystal e productos ceramicos.....	445:153	479:097
Metaes .....	140:838	147:675	
Substancias alimenticias.....	12.973:287	14.740:487	
Instrumentos, machinas, apparelhos e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura	77:196	140:567	
Diversas substancias e productos.....	2.296:681	1.992:964	
Manufacturas diversas.....	194:085	214:294	
Mercadorias livres de direitos.....	2.554:717	3.666:525	
Valor das diversas mercadorias (a) ...	19.211:094	21.527:405	
Valor da moeda .....	4:854	594:986	
Total dos valores exportados.....	19.216:848	22.122:394	

(a) Com referencia ao anno de 1887, está incluido o valor das mercadorias inscriptas nas diversas classes sob a designação de «mercadorias não mencionadas».

Continuamos a lamentar que esta estatística não seja resumida em outra que nos dê a separação das matérias primas, productos fabricados e generos alimenticios, o que facilitaria muito mais a apreciação do nosso estado economico, do nosso viver commercial e industrial; todavia, por estes elementos, podemos tirar as conclusões seguintes :

Nas importações o maior aumento deu-se em animaes e seus productos, especialmente em gado vaccum e pelles, e em instrumentos, machinas e apparelhos industriais e agrícolas, nos quaes se nota a diferença a mais de 150 contos nas ferramentas e peças de machi-

nas, 111 contos nas machinas armadas; 100 contos de metaes, especialisando-se o ferro batido e fundição.

A mais forte diminuição deu-se em generos alimenticios de que se importaram menos 1:000 contos, sendo 900 de trigo.

O aumento total da importação foi de 1:470 contos.

Na exportação houve aumento de 100 contos na 1.<sup>a</sup> classe, constituida pela maior exportação de pelles e azeite de peixe e 1:770 contos de substancias alimenticias em que figuram 40 contos a mais de peixe em conserva, 40 de batatas, igual importancia de uvas, 370 de vinho do Porto, 1:408 de vinhos de outras precedencias.

Augmentaram tambem as mercadorias livres de direitos em 1:310 contos, sendo as principaes o azeite de oliveira, e a cortiça, 211 contos.

Em total augmentou a exploração 2:906 contos.

A reexportação de mercadorias subiu tambem mais de 1 400 contos; a baldeação diminuiu 124.

Elevou-se consideravelmente o transito de mercadorias, de 1:824 a 2:847 contos, uma diferença de 1:023 contos, dos quaes 854 são provenientes de prata em barra, expedida de Inglaterra para Hespanha. Diminuiu, porém, o transito de bacalhau, caryão de pedra, couros e pelles e especiarias.

O movimento das alfandegas das fronteiras servidas pelas nossas linhas ferreas foi o seguinte em contos de réis:

Elvas—importação.....	370	411
exportação.....	251	161
Total.....	621	572
Valença—importação .....	553	753
exportação.....	117	80
Total.....	670	833
Marvão—importação.....	93	103
exportação.....	41	27
Total.....	134	130
Villar Formoso—importação.....	243	236
exportação.....	91	82
Total.....	334	318
Barca d'Alva—importação.....	21	25
exportação.....	26	37
Total.....	47	62

Este resultado deve ser consequencia do augmento de movimento nas linhas ferreas que servem aquellas fronteiras e que, segundo se vê, transportaram n'esses 11 meses mais mercadorias no valor de 109 contos de réis.

#### A ESTAÇÃO CENTRAL DO CAMINHO DE FERRO EM LISBOA

"O nosso estimado collega *Diario de Noticias* publicou a gravura d'esta nova estação, igual á que já démos em o nosso n.<sup>o</sup>, 12 acompanhando-a do interessante artigo descriptivo que abaixo transcrevemos.

Já démos aqui a descrição da disposição interna d'este edificio e seus annexos, mas, como o antigo projecto tem soffrido, desde então, alterações, a ultima palavra das quaes, até hoje, se resume n'este artigo, por isso damos d'elle toda a parte descriptiva, o que não quer dizer que regateemos os merecidos elogios que o nosso collega dirige aos engenheiros e architecto que delinearam e dirigem este importantissimo trabalho; antes o acompanhamos com o maior entusiasmo.

Visto do largo de Camões e pateo do Duque o edificio, cujo projecto submettido á approvação do governo e a descrição do qual pretendemos esboçar, apresenta a forma de um Z, cuja parte in-

terior representa a fachada que n'este momento se edifica e em que a cabeça e a perna são representados pelas fachadas que deitam para o antigo pateo do Duque e que olham respectivamente para o nascente e para o sul.

Além d'estas, ainda outra fachada deita para a rua: é a que se erguerá do lado onde existem actualmente os predios da rua do Príncipe e Praça dos Restauradores e que brevemente vão ser demolidos. A estação apresenta, portanto, no pavimento terreo tres corpos distintos, ficando porém o nível dos pavimentos terreos que deitam para o pateo do Duque 2<sup>m</sup>,50 mais elevado que o do rez do chão do largo de Camões. Estes pavimentos funcionam como vestibulos; não teem divisão alguma, o que tornará o movimento dos passageiros extremamente facil. O que deita para o largo de Camões tem 44 metros de comprido por 20<sup>m</sup>,7 de largo; ao fundo no canto do lado do pateo do Duque começa uma bem lançada e ampla escada de dois lances que conduz á plataforma da estação, a qual fica 14 metros mais alta que o largo de Camões.

Esta altura é vencida por dois modos: pela escadaria de que nos occupámos ou por meio de quatro elevadores, dois para passageiros, collocados na caixa d'esta escada, e dois para bagagens situados no outro canto ao fundo do vestibulo. O pavimento terreo que deita para o pateo do Duque e que forma a parte do Z tem 49 metros de comprido e 18 de fundo e é outro vasto salão de entrada ficando de nível com o primeiro patamar da escada que começa no vestibulo do largo de Camões. Este pavimento fica, como já vimos, ao mesmo nível do outro corpo que deita para o pateo do Duque e olha para nascente. Sobre 24 metros este pavimento tem 20 de fundo e constitue outro uma vasta sala de bagagens que fica em frente da antiga grade do pateo; sobre 22 metros o fundo é apenas de 2<sup>m</sup>,50, formando o espaço assim resultante, uma galeria que tambem poderá servir de acceso para o publico.

A altura do vestibulo do largo de Camões é de 7<sup>m</sup>,80.

O 1.<sup>o</sup> andar do edificio da estação central é destinado ás repartições do conselho de administração e ás da direcção da companhia real dos caminhos de ferro. Este pavimento, além da frente para o largo de Camões, tem tambem janellas para o lado dos predios que vão ser demolidos dentro em pouco, e para o pateo do Duque. O 2.<sup>o</sup> andar, que está 6<sup>m</sup>,30 acima do primeiro, fica de nível com a plataforma da gare, sobre a qual abrem 13 portas, 8 correspondendo ao corpo do edificio que olha para o largo de Camões e 11 ao que deita para a calçada do Carmo. Aquellas 8 primeiras portas correspondem aos escriptorios do serviço da gare; as outras são as que franqueiam a entrada e saída dos passageiros. Na parte do 2.<sup>o</sup> andar que deita para o largo de Camões serão installadas as diferentes repartições do serviço de exploração da companhia, e que actualmente se acham funcionando em Santa Apolonia. Os elevadores para passageiros e a grande escada que partem do vestibulo do lado do largo de Camões terminam aqui em um amplo recinto com portas para a gare.

Os elevadores para as bagagens esses vão sair mesmo junto a um dos caes da estação. A gare propriamente dita consta de nove linhas; quatro ao centro, destinadas ao serviço da banlieue, isto é dos passageiros que circulem sobre as linhas de Cintra, Cascaes, Torres e cintura; tres do lado do monte, exclusivamente affectadas aos comboios que chegam das grandes linhas nacionaes e internacionaes, e finalmente duas do lado do largo de Camões, para os trens que partem de Lisboa para as grandes linhas. Estas nove linhas são cobertas por um grande alpendre ou marquise de ferro ou vidro, que abrange uma largura de 60<sup>m</sup>,57 e tem na máxima altura 21 metros, e que fica sendo a cobertura de estação mais notável do nosso paiz.

Descripto assim summaricamente o edificio relativamente ao acesso que elle facilita pelo largo de Camões e pateo do Duque, vamos agora dar aos nossos leitores a explicação das grandes obras que ora se estão executando do lado da calçada do Carmo.

Reconheceu-se que a serventia que os passageiros tinham por aquelles dois pontos era insuficiente nos dias de grande movimento provavel que terá a estação central, e que portanto novas serventias era necessário projectar e estabelecer. Com este fim se expropriou a parte comprehendida entre o pateo do Duque e a calçada do Carmo. Desde o começo d'esta calçada até á plataforma da estação ha uma diferença de nível de 14 metros aproximadamente, que era necessário vencer por meio de rampas suaves que permitissem facil acesso aos trens e carroças quando carregados. N'este intuito está projectada uma rua ou avenida que começa na calçada do Carmo, no sitio do primeiro predio que foi demolido e sobe suavemente, em sentido paralello á rua do Príncipe, desembocando em um pateo de 24<sup>m</sup> x 20<sup>m</sup>, que fica justamente ao nível do primeiro andar do edificio de que nos occupamos, o qual abre para este pateo por meio de um grande portão. E' esta a serventia que mais convém ás pessoas que venham a pé dos lados da baixa.

A rua de que acima fallámos, chegando a este pateo, volta sobre si mesma á esquerda, e formando um lacete, continua subindo sempre paralellamente á rua do Príncipe, mas em sentido contrario ao do primeiro ramo que acima descrevemos. Chegada ás

alturas da *calçada do Carmo* volta á direita, formando novo lacerete e ainda paralellamente á *rua do Príncipe*, consegue chegar ao nível do segundo andar e portanto ao da plataforma da estação. Como se vê esta rua tem a forma de um S, e a forte inclinação do terreno em que serpeiam os seus tres lanços paralelos obriga a construcção de tres muralhas de supporte.

Temos, portanto, mais duas entradas para a estação: uma pelo pateo que fica ao nível do 1.º andar, e outra pelo pateo do 2.º andar, em que termina aquella avenida e que serve de cobertura ao pateo do 1.º andar. O pateo correspondente ao 2.º andar, e que será forçosamente de grande importancia, mórmente para a saída dos passageiros, é todo coberto por uma *marquise* envidraçada. Resta-nos ainda satisfazer a curiosidade dos nossos leitores na parte que respeita ao recinto ocupado actualmente pelos predios que fazem frente para a *rua do Príncipe* e *praça dos Restauradores*, e que dentro em poucos dias serão deitados a baixo.

A parte da *rua do Príncipe* em que elles se acham é alargada até á direcção da fachada principal do edificio da estação; este ficará isolado do lado da avenida por meio de um pateo de 10 metros de comprido, em seguida ao qual se construirá um edificio para dependencias da estação e com frente para a *rua do Príncipe* e *Praça dos Restauradores*. No canto dos antigos Recreios será construido outro symetrico a este, porém separado por uma rua de outros 10 metros e que comunicará com o pateo acima indicado. Esta rua será coberta de ferro e vidro formando uma *passage* no genero da Jouffroy, de Paris e das de Bruxellas, Berlim, Londres, etc., porém mais moderna e bella que as antigas da capital francesa. O edificio que fica no canto dos Recreios é destinado a restaurant e terá um andar á mesma altura que a plataforma da estação.

Dentro de 15 mezes deverá o publico poder servir-se da estação. A conclusão definitiva de toda esta obra não estará, porém, terminada antes de dois annos, pelo menos.

## PARTE OFICIAL

Ministerio da Marinha e Ultramar  
DIRECCÃO GERAL DO ULTRAMAR  
3.º repartição

Regulamento para a fiscalisação do caminho de ferro de Mormugão  
(Continuado do numero autecedente)

6.º examinar nos escriptorios da companhia os livros de registo e contabilidade relativos á exploração e verificar as contas respectivas de acordo com o director ex-officio residente em Londres.

7.º Fiscalizar o emprego dos artigos importados, livres de direitos, e certificar a necessidade da sua importação.

Art. 8.º O engenheiro inspector deverá enviar periodicamente ao governo, por intermedio do governador geral, os seguintes documentos:

a) Um relatorio mensal concernente ao movimento da linha, especificando por semanas e estações o numero de passageiros conduzidos, o peso de mercadorias transportadas e as respectivas receitas.

b) Um relatorio semestral sobre o movimento e trafego da linha, comprehendendo as receitas e despezas da exploração.

c) Um relatorio annual dando conta da situacão de todos os serviços a seu cargo, comprehendendo todos os factos e resultados principaes da exploração, referindo-se especialmente ao estado da via e das obras de arte, ao estado do material fixo e circulante, ao numero de empregados no serviço de via, do movimento e de tracção, bem como á execução dos regulamentos em vigor, ás reclamações do publico constantes dos livros de registo das estações, ás causas e circumstancias dos accidentes ocorridos durante o anno e aos progressos da exploração.

Este relatorio deverá ser acompanhado dos mappas, quadros graphicos e diagrammas necessarios para melhor o esclarecer, devendo os mappas estatisticos ser organisados em conformidade com os modelos adoptados pela commissão de estatistica internacional, reunida em Berne.

D'estes mappas serão preenchidos dois exemplares, um em francês, outro em portuguez.

Art. 9.º Além d'estes relatorios deverão tambem ser enviados ao governo pelo engenheiro inspector:

a) Uma informação semestral sobre os serviços, aptidões e comportamento dos empregados seus subalternos;

b) Um mappa dos instrumentos, ferramentas, mobilia e utensilios a cargo da inspecção.

Art. 10.º Todos os annos economicos, findo o 1.º semestre, o inspector proporá ao governo a distribuição das sommas que se julgarem precisas para ocorrer ás despezas da fiscalisação.

Art. 11.º A distribuição do pessoal é da competencia exclusiva do inspector, devendo porém participar e justificar ao governo geral qualquer alteração que introduza nos serviços.

Art. 12.º Compete ao secretario da inspecção:

1.º Coadjuvar o engenheiro inspector, de quem recebe ordens directamente, em todos os trabalhos de gabinete que este lhe determinar.

2.º Substituir o inspector, sempre que este esteja ausente, na direcção da secretaria, assignando por elle toda a correspondencia de mero expediente e transmittindo-lhe toda aquella que, pela importancia e urgencia das questões tratadas, careça de resolução prompta.

3.º Preparar os processos, collecionar os documentos e coodenar todos os elementos necessarios para o estudo e resolução de qualquer materia pendente, tomando d'elles o conhecimento necessário para poder fazer os extractos e prestar todas as informações que sejam necessarias.

4.º Organisar os mappas, quadros graphicos e diagrammas estatisticos, relativos á exploração da linha.

5.º Transmittir e explicar aos empregados da secretaria as ordens do engenheiro inspector, perante o qual é o unico responsável pelo bom e inteiro cumprimento d'estas ordens.

6.º Dirigir os trabalhos da secretaria, determinando a cada um dos empregados o serviço que tem a fazer, e prestando-lhe os esclarecimentos de que careçam para a boa execução e comprehensão das ordens recebidas.

7.º Fiscalizar o comportamento, em serviço, dos empregados da secretaria, participando ao engenheiro inspector qualquer ocorrência que possa influir na boa execução e regular andamento dos serviços a seu cargo.

8.º Informar o engenheiro inspector no que respeita a aptidões, zelo e comportamento dos empregados da secretaria.

9.º Olhar pela conservação, ordem e arrumação do arquivo da secretaria.

10.º Verificar e corrigir todos os documentos de correspondencia e outros que tenham de ser assignados pelo inspector.

Art. 13.º O amanuense de 1.ª classe, encarregado do arquivo da secretaria da inspecção, tem a seu cargo:

1.º O registo de toda a correspondencia entrada na secretaria, que lhe será entregue pelo secretario.

2.º A classificação, arrumação e coordenação de todos os documentos que o secretario manda archivar, e bem assim d'aquelles que por ordem do mesmo empregado se considerarem annexos ás questões pendentes, segundo as instruccões recebidas do mesmo secretario.

3.º A conservação de todos estes documentos.

Art. 14.º O archivista é responsável:

1.º Pela boa ordem e conservação dos documentos que lhe estão entregues, devendo apresentar sem demora qualquer d'entre estes que seja pedido.

2.º Pela conservação da mobilia empregada no archivo e dos livros de entrada a seu cargo.

Art. 15.º Ao amanuense de 1.ª classe, encarregado do expediente, compete:

1.º A expedição e registo de toda a correspondencia e documentos annexos, expedidos da secretaria.

2.º A escripturação dia a dia nos livros de registo d'esta correspondencia.

Art. 16.º Ao amanuense, encarregado da contabilidade, compete:

1.º A confecção e organisação de todos os documentos de despesa, e em geral todo o expediente que tem de ser remettido á repartição de contabilidade publica do estado da India ou d'elle recebido.

Art. 17.º Ao desenhador compete o copiar os desenhos de construções, plantas de terrenos ou quaequer outros que se lhe determine, bem como os quadros graphicos e diagrammas que tenham de se fazer na secretaria.

Art. 18.º Aos amanuenses de 2.ª classe pertence tirar copias da correspondencia ou quaequer outras que lhes sejam determinadas pelo secretario.

Art. 19.º Compete ao chefe da fiscalisação do movimento e trafego:

1.º Dirigir e centralizar o serviço dos funcionários seus subalternos;

2.º Informar a inspecção sobre todos os ramos do serviço a seu cargo, para o que lhe enviará as seguintes informações:

a) Um relatorio mensal sobre o movimento e trafego da linha, serviço de officinas e armazens, estado do material circulante. Este relatorio deverá ser acompanhado dos mappas respectivos segundo os modelos que se adoptarem;

b) Uma nota mensal dos accidentes occorridos na linha ou nas dependencias, das reclamações constantes dos livros de registo, ou das que directamente tenham sido apresentadas aos agentes fiscaes, sob as suas ordens e das contravenções dos regulamentos em vigor;

- c) Um relatorio semestral comprehendendo todos os factos e resultados principaes da exploração;  
 d) Uma informação semestral dos serviços, aptidões e comportamento dos empregados seus subalternos;  
 e) Um mappa annual dos instrumentos, ferramentas, mobilia e utensilios que estejam a seu cargo.

3.<sup>o</sup> Examinar os livros de registo e contabilidade da companhia nos seus escriptorios, verificar os mapas relativos á exploração periodicamente enviados pela companhia e fiscalizar todos os serviços de exploração technica e commercial designados no regulamento geral de 14 de janeiro de 1887;

4.<sup>o</sup> Visitar com frequencia a linha e as estações procurando informar-se pessoalmente do modo por que se executam todos os serviços, tanto por parte dos agentes da companhia como dos fiscaes, colhendo todas as esclarecimentos que possam influir no desenvolvimento do tráfego e levar ao conhecimento da inspecção o resultado das suas observações, propondo as alterações que julgue conveniente introduzir, em harmonia com os interesses do paiz e com os legitimos direitos da companhia.

Art. 20.<sup>o</sup> Ao conductor auxiliar, encarregado da fiscalisaçāo do serviço de exploração commercial, compete secundar o seu chefe no estudo, organisação e expedição de todos os serviços a seu cargo, acompanhando nas visitas aos escriptorios da companhia para o exame dos livros de registo e contabilidade.

Art. 21.<sup>o</sup> Aos agentes fiscaes do movimento e tráfego competem os serviços que dizem respeito:

1.<sup>o</sup> A' entrada, estacionamento e circulação dos carros a carruagens nos recintos vedados das estações.

2.<sup>o</sup> A' admissão do publico nas salas de espera e sobre os caes.

3.<sup>o</sup> A' manobra das agulhas, á guarda e iluminação das passagens de nível, á presença dos empregados encarregados de vigilancia das vias e á iluminação e limpeza das estações e suas dependencias.

4.<sup>o</sup> A' execução de medidas de ordem relativas ás machinas e carruagens.

5.<sup>o</sup> A' composição, partida, chegada e estacionamento dos comboios.

6.<sup>o</sup> A's medidas de ordem relativas á admissão dos passageiros nas carruagens.

7.<sup>o</sup> A' execução dos signaes.

8.<sup>o</sup> A' presença das machinas e wagons de socorro nos locaes designados para este fim.

9.<sup>o</sup> A' affixação, nas estações, dos horarios, das tabellas de taxas e tarifas approvedas pelo governo, e mais avisos que devem ser do conhecimento do publico.

10.<sup>o</sup> A' applicação e percepção das taxas e tarifas em vigor.

11.<sup>o</sup> A' existencia e conservação dos medicamentos e outros meios de socorro necessarios em caso de accidente.

12.<sup>o</sup> A' limpeza dos wagons e carruagens.

13.<sup>o</sup> Aos serviços de correspondencia, reexpedição, factura e camionagem das mercadorias.

14.<sup>o</sup> A's reclamações do publico, relativamente ao serviço dos agentes da companhia, á marcha dos comboios, ao estado do material, á percepção das tarifas, ao serviço de passagens de nível.

Art. 22.<sup>o</sup> Estes agentes serão distribuidos pelas estações da linha onde devem achar-se quasi permanentemente.

Art. 23.<sup>o</sup> Os agentes fiscaes são obrigados a formular diariamente uma nota de todos os factos relativos aos serviços acima designados, acompanhada dos mapas diarios devidamente preenchidos segundo os modelos que lhes forem distribuidos.

Art. 24.<sup>o</sup> Em caso de accidente devem apresentar-se imediatamente no local em que este se der, depois de ter avisado telegraphicamente o chefe do movimento e tráfego e o engenheiro inspector, e requisitar das autoridades administrativas todas as providencias que julgarem necessarias.

Não havendo meio de recorrer ao telegrapho substituirão o aviso telegraphicó por uma participação escripta sumaria, que completarão depois por communicações ulteriores quando tenham tomado conhecimento dos factos.

Art. 25.<sup>o</sup> Levantarão os respectivos autos de noticia, apontando as circumstancias e resultados do accidente, procurando por todos os meios investigar as causas que lhe deram origem e descobrir os culpados d'elle.

Art. 26.<sup>o</sup> Devem participar ao chefe do movimento e tráfego todas as infracções dos regulamentos, e de quaisquer deliberações tomadas pelo governo local com relação ao caminho de ferro.

Art. 27.<sup>o</sup> O conductor auxiliar, encarregado da fiscalisaçāo do serviço de tracção, officinas e armazens, tem a seu cargo a fiscalisaçāo dos trabalhos de reparação do material rodante effectuados nas officinas, sendo coadjuvado pelo machinista fiscal que serve sob as suas ordens immediatas.

Art. 28.<sup>o</sup> Este empregado deverá organizar mapas semanaes, onde se mencionem os trabalhos a que se refere o artigo antecedente.

Art. 29.<sup>o</sup> Além dos mapas a que se refere o artigo antecedente,

te, serão tambem organisados outros indicando o consumo do carvão, lenha, azeite, os percursos das machinas, e finalmente o estado de conservação de todo o material circulante.

Art. 30.<sup>o</sup> O serviço de tracção será tambem fiscalizado por estes empregados, tendo em vista que não sejam excedidas as cargas maximas indicadas nas respectivas tabellas por cada tipo de machina e para as diferentes secções da linha, e que a composição dos comboios e disposição dos freios seja conforme com o que está estabelecido nas mesmas tabellas e regulamentos da exploração.

Art. 31.<sup>o</sup> Deverá tambem assistir ás experiencias das machinas reparadas nas officinas, de cujo resultado será informada a inspecção, a fim de auctorizar a sua entrada novamente em serviço.

(Continua)

## Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

### DIRECCÃO GERAL DE OBRAS PUBLICAS E MINAS

#### 2.<sup>a</sup> repartição

##### CAMINHOS DE FERRO

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 31 de dezembro findo da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar com as condições constantes da parte do mesmo parecer, que por copia se remettem ao director da exploração dos caminhos de ferro do Minho e Douro, o projecto datado de 15 e 17 de agosto de 1888, da estação central dos caminhos de ferro do Minho e Douro nas proximidades da praça de D. Pedro na cidade do Porto.

Paço, em 15 de janeiro de 1889.—*Emygdio Julio Navarro.*

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

Tendo o director da exploração dos caminhos de ferro do Minho e Douro apresentado, em data de 22 de dezembro findo, uma planta do edificio e cerca do convento de S. Bento da Ave Maria, e demonstrado a necessidade da expropriação urgente da parte da cerca do referido convento, que na mesma planta se acha designada a tinta verde, para a execução da parte mais importante da trincheira de entrada do tunnel da Ave Maria e recinto da estação central das linhas ferreas do Minho e Douro, nas proximidades da praça de D. Pedro, da cidade do Porto, no lanço das mesmas linhas ferreas entre a estação do Pinheiro e a referida estação central; 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, datado de 31 de dezembro findo, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859 e mais legislação em vigor, a expropriação da mencionada parte da cerca do convento de S. Bento da Ave Maria, marcada na planta que baixa com o presente decreto, assignada 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 24 de janeiro de 1889.—REI.—*Emygdio Julio Navarro.*

Sua Magestade El Rei ha por bem nomear os engenheiros de 1.<sup>a</sup> classe, conselheiro João Joaquim de Mattos, inspector geral, João Pedro Tavares Trigueiros, director dos caminhos de ferro do sul e sueste, e Joaquim Pires de Sousa Gomes, vogal da junta consultiva de obras publicas e minas, para que, constituidos em comissão, servindo o primeiro de presidente, procedam a um rigoroso inquerito sobre as causas que motivaram o choque dos comboios n.<sup>o</sup> 8 e 17, no dia 27 do corrente mez, entre as estações do Entroncamento e Payalvo, na linha ferrea do norte.

Paço, em 28 de janeiro de 1889.—*Emygdio Julio Navarro.*

Para o conselheiro director geral das obras publicas e minas.

## NOVO CAMINHO DE FERRO

Diz a *Gazeta da Figueira*:

Cuida-se activamente em Leiria na construcção de um caminho de ferro, de via reduzida, entre aquella cidade e a Batalha, com seu ramal para o Reguengo.

Dois fins tem em vista este melhoramento: facilitar comunicações com um dos nossos melhores monumentos—uma rosa gothica da peninsula, na phrase de Anthero do Quental—e com as pedreiras do Reguengo. O bello e o util.

AS MACHINAS DE NEVILLE & C.<sup>a</sup>, DE LIVERPOOL

Damos hoje a gravura de uma das muitas machinas que a acreditada casa Neville fornece a toda a industria europea, applicaveis aos diversos ramos da exploração agricola e fabril.

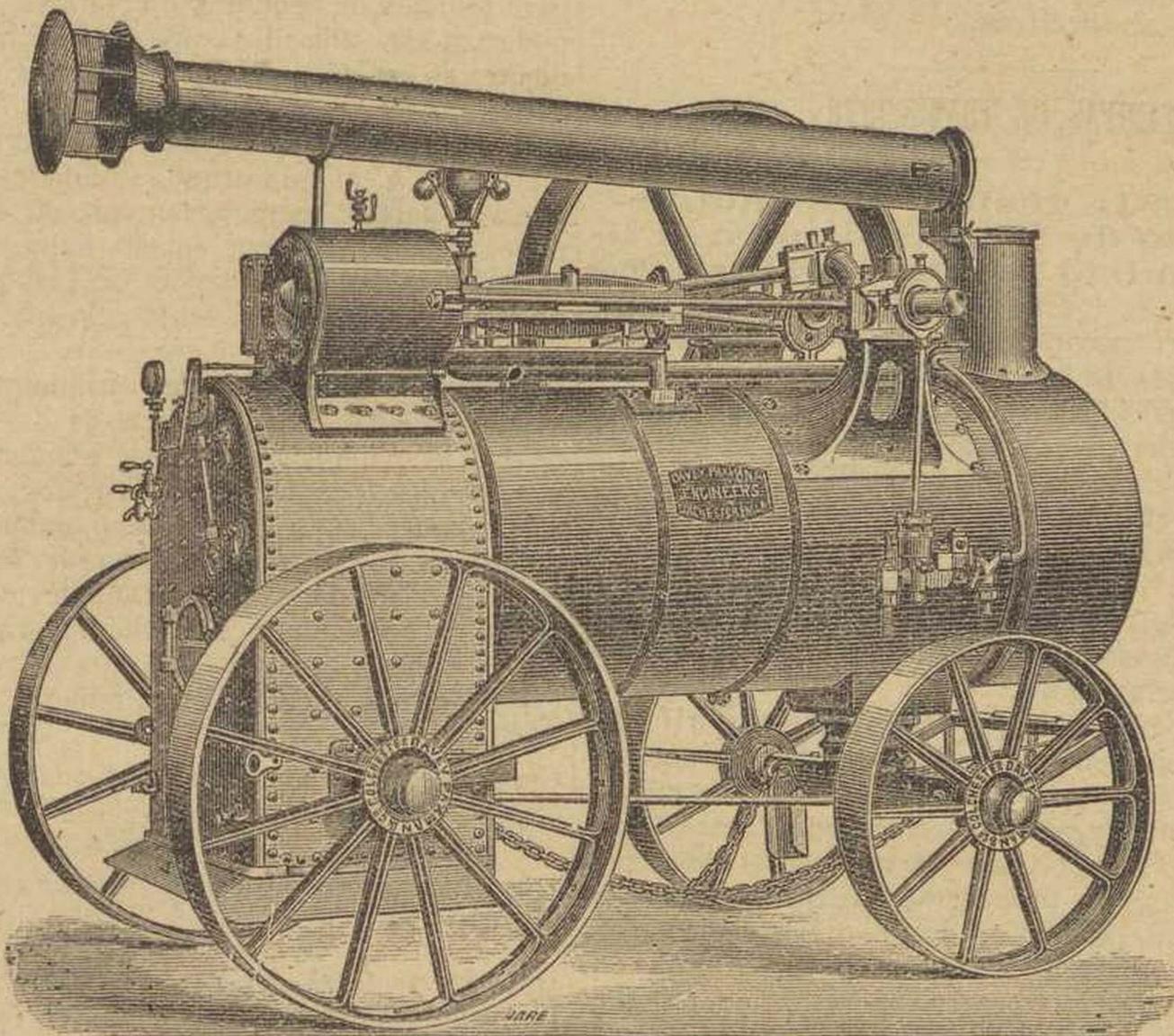
A machina que a gravura representa é uma locomovel aperfeiçoada de Paxman & C.<sup>a</sup>, de um só cylindro, muito recommendeda para fazer mover toda a especie de machinismo nos casos em que não convem applicar as machinas fixas, cuja installação é sempre mais difficulte e dispendiosa:

Torna-se pois de grande vantagem nas installações para bombas, fabrico de tijollos, etc., e em geral para empreiteiros de construccões, installações para luz electrica, etc.

O eixo motor é d'aco d'uma só peça e com resistencia sufficiente para transmittir a força a um ou outro lado da machina.

Estas machinas são todas construidas para funcionar em qualquer direccão, sendo para isso munidas de um movimento reversivel que permite fazer a mudança de marcha com facilidade.

A caldeira é alimentada por meio d'uma bomba de jacto continuo munida de valvulas e assentos de bronze, e bem assim d'uma torneira para regular a alimentação. A agua passa para o deposito por um esquentador aperfeiçoado onde encontra uma grande quantidade de vapor já servido que se condensa fazendo elevar a temperatura da agua até quasi ao ponto de ferver, do que resulta uma granda economia de combustivel. Além d'isso, esta disposição contribue muito para a conserva-



Os materiaes que entram na construccão d'estas machinas são de primeira qualidade; além d'isso a mão d'obra é extremamente cuidada e todas as peças perfeitamente proporcionadas e ajustadas, sendo o menor possivel o numero das que estão sujeitas a fricções, o que é essencial para se obter o maximo effeito util.

Estas machinas desenvolvem mais do dobro da sua força nominal com uma velocidade moderada, podendo a caldeira produzir vapor sufficiente para desenvolver o triplo.

O cylindro, d'uma grande area e munido d'un envolucro para vapor, é fundido d'uma só peça com a caixa de vapor. O cylindro é feito de ferro de força especial e de toda a dureza admissivel para se poder tornear, e coberto de feltro, madeira e chapa de ferro para evitar a perda de calor e a condensação do vapor.

A haste do pistão e da valvula, bem como as cavilhas, chavetas, etc., são d'aco.

A cabeça do pistão é de ferro forjado da melhor qualidade; a cavilha é d'aco. O regulador é de modelo novo e aperfeiçoado, extremamente sensivel, dominando perfeitamente a machina.

cão da caldeira. Os supportes do eixo motor, d'uma disposição aperfeiçoada, são extra-fortes, sem que por isso o seu peso seja excessivo.

A caldeira do typo semi-fixa, aperfeiçoada, é construida com material da melhor qualidade e bem reforçada, sendo a cravação dos rebites feita por meio de machinas especiaes.

A caixa de fogo é feita do melhor ferro «Yorkshire» ou de aço brando, à vontade do comprador. Numerosas experiencias teem demonstrado que as caixas de fogo d'aco são preferiveis ás de ferro, com tanto que o aço fabricado especialmente para este fim seja muito flexivel e possa caldear-se. N'estas condições, as caixas de fogo d'aco prolongam consideravelmente a duração das caldeiras.

Cada caixa de fogo é provida d'uma tampa fusivel de segurança, para evitar o perigo que o abaixamento demasiado do nível d'agua pode produzir.

Os tubos são collocados por um methodo aperfeiçoado que não só lhes augmenta a duração como tambem a superficie d'aquecimento.

A caldeira é munida de uma segunda valvula de se-

gurança fechada, de um manometro, apito e os demais accessorios necessarios.

Todas estas machinas, antes de sair das officinas do constructor, são experimentadas a vapor, sendo as caldeiras submettidas previamente a uma pressão hydraulica igual ao dobro da pressão a que elles devem trabalhar.

Estas machinas, como se vê na gravura, são montadas sobre um forte carro de ferro com rodas de grande solidez.

Acompanha-as uma caixa com ferramentas e todos os utensilios necessarios e tambem uma cobertura impermeavel.

O preço de uma d'estas machinas com a força de 4 cavallos nominaes ou 8 effectivos é apenas de 787\$500 réis, posta a bordo em qualquer porto de Portugal ou Hespanha, havendo-as tambem de força até 12 cavallos nominaes ou 24 effectivos.

### TARIFAS DE TRANSPORTE

**M. L. n.º 1, grande velocidade — peixe fresco de Portugal para a linha de Madrid a Caceres.** Distribuimos com o presente n.º esta tarifa, que substitue a que anteriormente vigorava, ampliando a sua applicação não só ás estações da linha da Figueira, quando a sua ligação com a rede do norte estiver estabelecida, como fixando preços diferenciaes para as diferentes estações de maior importancia da linha hespanhola.

Devemos, porém, notar que esta tarifa não impede de forma alguma a applicação das duas tarifas internas, a portuguesa, n.º 1 de grande velocidade que distribuimos com o nosso n.º 11, e a n.º 2 local de M. C. P. que foi publicada em setembro ultimo e da qual se nos torna necessário tratar agora.

Assim, as expedícões a que é applicavel a tarifa M. L. n.º 1, que hoje damos, são unicamente as de peixe fino, fresco, enquanto que as de sardinha fresca ou salpicada, ostras, mariscos, escabeches, que constituem o n.º 1 dos preços excepcionaes da tarifa n.º 1 portuguesa que acima citamos, procedentes de qualquer estação de Leste e Norte, quando se destinem ás estações de Valencia de Alcantara a Caceres e Madrid pagam até á fronteira a taxa de 11\$410 réis por tonelada (incluidas já as despezas accessorias) e desde este ponto, pela n.º 2 hespanhola os preços seguintes:

São Vicente.....	Réis	1\$080	Pesetas	6
Arroyo.....	"	3\$240	"	18
Cáceres.....	"	3\$600	"	20
Cañaveral.....	"	4\$140	"	23
Plasencia.....	"	5\$400	"	30
Navalmoral.....	"	7\$200	"	40
Talavera.....	"	9\$000	"	50
Torrijos.....	"	10\$440	"	58
Cabañas.....	"	11\$340	"	63
Griñón.....	"	12\$060	"	67
Leganés.....	"	12\$600	"	70
Madrid (Delicias):	"	13\$680	"	76

Da mesma forma os arbustos e plantas vivas, aves em cestos ou gaiolas, bolachas, biscoitos, bolos, caca viva ou morta, carne fresca, cerveja, doces, flores, frutas verdes, gelo, hortaliças, legumes verdes, leite, limonadas gazosas, manteiga fresca, neve, ovos, pão e queijos frescos, expedidos, quer de Portugal para Hespanha quer em sentido contrario, pagam na linha portuguesa o mesmo preço que as sardinhas e mariscos, e na hes-

panhola os que resultam da base de 30 centimos de peseta, até 50 kilometros; 23, de 51 a 100; 17, de 101 a 200 e 15 centimos as superiores a 200 kilometros.

E' pelo motivo da applicação das tarifas internas dar facilidade a permutação d'estes generos entre as linhas portuguezas e hespanholas que a nova tarifa annulla tambem a M. L. n.º 2 que aos mesmos era applicavel.

Devemos ainda accrescentar que as procedencias do Minho e Douro pagam até Porto, alem dos preços que vimos de citar, os da tarifa geral d'aquelle rede, que obedece ao typo de 45 réis por tonelada e kilometro.

**C. A. n.º 1 bilhetes de assignatura na linha de Cintra.** — Tambem hoje faz parte do nosso numero esta tarifa que reforma a anterior de igual serie n.º 3, dando mais vantagens ao publico, taes como a adopção de preços mais reduzidos para bilhetes de senhoras e creanças, e a faculdade de poderem ser utilizados, não só desde já, indiferentemente, as estações de Alcantara ou Caes dos Soldados, como, de futuro, a nova estação do Rocio.

A adopção de preços mais reduzidos para senhoras e creanças é de uma grande utilidade para as familias que vão habitar temporariamente ou continuamente as povoacões servidas por aquella linha, e a liberdade de se servirem pelas 3 estações de Lisboa é tambem importantissima, especialmente pelo que se refere á estação do Rocio.

A tarifa de bilhetes de assignatura em Portugal é mais reduzida do que todas as das principaes linhas ferreas hespanholas, francezas e inglezas, havendo apenas, como excepção unica d'esta regra, a linha de Paris a Vincennes, cujos preços teem ainda assim bem pouca diferença dos nossos *para homens*, mas que, em todo o caso, não dá tantas facilidades aos passageiros.

Como curiosidade e tambem para respondermos a varias pessoas que suppõem que lá fóra se dão mais vantagens nos preços d'estes bilhetes damos a seguinte

Comparação dos preços de bilhetes d'assignatura nas linhas ferreas de Hespanha, França e Inglaterra com as de Portugal

Pontos extremos entre os quaes o bilhete é valido	Kilometr.	Validos por 1 anno		Validos por 6 meses	
		1.ª classe	2.ª classe	1.ª classe	2.ª classe
Madrid	Linha do norte	13 42\$480	32\$040	28\$440	21\$240
Paris	Rueil	14 37\$800	27\$000	29\$700	18\$900
"	Sannois	13 51\$840	38\$800	38\$000	25\$920
"	Chaville	13 59\$400	37\$800	44\$550	29\$700
"	St. Maur	13 38\$800	25\$920	25\$920	17\$280
Londres	Anerkey	12 54\$000	36\$000	32\$680	21\$380
"	Croydon	16 67\$500	42\$750	42\$750	27\$000
Lisboa	Queluz	13 36\$000	22\$500	22\$500	13\$500
Madrid	Linha norte	27 66\$420	50\$040	44\$280	33\$300
Paris	L'Etang Ville	28 63\$000	40\$500	46\$350	31\$500
"	Pontoise	29 85\$500	64\$150	57\$320	42\$770
"	Ville Cresnes	28 51\$840	34\$560	38\$020	23\$040
Londres	Epsom	27 85\$500	58\$500	58\$500	40\$500
"	Ashtead	26 87\$750	61\$420	60\$420	42\$520
"	Caterham	21 63\$000	40\$500	49\$500	31\$500
"	Ewell	28 81\$000	56\$250	54\$000	39\$370
Lisboa	Cintra	28 60\$000	40\$000	40\$000	27\$000

**Taras varias na linha de Torres à Figueira** — Continuamos a responder aos nossos leitores que nos perguntam por esta tarifa, que a mesma ainda não está em vigor porque depende da approvação do governo que, apesar das vantagens que d'esta tarifa resultam para o publico, ainda não a auctorou por falta, ao que nos consta, de informe do conselho superior do commercio e industria.

**Volumes até 10 kilogrammas** — Está em parte, no mesmo caso da a que acima nos referimos, pendente da approvação na parte que se refere a applicação na linha de Cintra, Torres e Figueira.

**Transporte de adubos** — Pelo ministerio das Obras Publicas, direcção geral da Agricultura foi publicado o regulamento para a reducção das tarifas de transportes de adubos tanto no caminho de ferro do estado como nas companhias particulares, da qual transcrevemos os primeiros 6 artigos que são os que estipulam a forma porque a estes transportes é concedida, por conta do estado, a bonificação de preços.

Artigo 1.º Em beneficio da agricultura, é concedido um *bonus* de 60 por cento no transporte de adubos constantes da tabella A, e um *bonus* de 40 por cento no transporte de adubos constantes na tabella B, quer nos caminhos de ferro do estado, quer nos das companhias particulares.

§ unico. Os expedidores ou os consignatarios pagarão conforme os adubos forem da tabella A ou da tabella B, respectivamente 40 por cento e 60 por cento da importancia dos transportes, pelas tarifas applicaveis, e da despesa das evoluções e manobras que possam ter lugar, pagando o governo, pela direcção geral da agricultura, ás administrações dos caminhos de ferro o complemento das tarifas vigentes.

Art. 2.º Para ser concedido o transporte dos adubos com as vantagens garantidas no artigo 1.º, é indispensável que as notas de expedição, que o expedidor tenha de assignar, sejam acompanhadas de uma declaração, modelo C, por elle assignada e devidamente authenticada, e por uma guia, modelo D, passada pelo inspetor de agricultura ou pelo agronomo regional.

§ 1.º Quando os expedidores dos adubos sejam fabricantes ou negociantes legalmente estabelecidos, bastará como authenticacão a sua firma commercial acompanhada do carimbo de que usarem.

§ 2.º Em qualquer outro caso, a authenticacão abrangerá a identidade e a qualidade do expedidor, devendo por isso:

1.º Ser reconhecida a assignatura por tabellão ou confirmada a identidade da pessoa por duas testemunhas idoneas;

2.º Ser visada e carimbada a declaração pela auctoridade administrativa do bairro ou concelho da residencia do expedidor.

§ 3.º Os funcionarios que tiverem de passar as guias, modelo D, poderão exigir uma factura nos termos da condição 2.º do artigo 12.º e as amostras dos adubos, para verificarem a sua identidade.

§ 4.º Os mesmos funcionarios só passarão as referidas guias á vista das declarações, modelo C, que estiverem em ordem, e que visarão.

Art. 3.º Os individuos que appliquem a outro fim qualquer substancia, que tenha sido transportada pelos caminhos de ferro como adubo, utilizando as vantagens concedidas pelo artigo 1.º, e bem assim aquelles que tiverem feito transportar como tal qualquer substancia que o não seja, ou diferente da que estiver indicada na declaração, serão considerados como tendo feito falsa declaração e ficarão sujeitos ás penas respectivas, comminadas pelo codigo penal, e ás seguintes multas:

1.º Pagamento ao estado da importancia total dos *bonus* que lhes tiverem sido concedidos durante o prazo de um anno immediatamente superior á época em que a fraude for descoberta;

2.º Pagamento de uma multa de 10.000 a 100.000 réis, segundo a importancia da fraude;

3.º Privacão durante o prazo de um a cinco annos do direito de utilisarem as vantagens dadas pelo artigo 1.º d'este regulamento.

§ unico. Os expedidores ficam responsaveis pela exacta applicação dos adubos, conforme a declaração, modelo C, que tiverem feito, e sujeitos ás penas d'este artigo, quando tal responsabilidade não possa de direito ser imposta ao consignatario, ou comprador do adubo.

Art. 4.º O transporte dos adubos a granel só poderá ser feito por wagon completo, devendo a carga e descarga ser feitas pelo expedidor e consignatario, ou as respectivas despesas por elles integralmente pagas, pelas tarifas em vigor, á administração do caminho de ferro quando esta as fizer.

Art. 5.º Todo o wagon que levar adubos a granel, e não for descarregado nos prazos estabelecidos nas tarifas geraes em vigor nos caminhos de ferro, fica sujeito ao pagamento do estacionamento marcado nas referidas tarifas.

Art. 6.º As tabellas annexas a este regulamento serão annualmente revistas, ampliando-se ou restringindo-se, sob proposta do conselho superior de agricultura, o numero e natureza dos adubos a que é dado o transporte gratuito.

As tabellas a que se refere o artigo 1.º são as seguintes:

#### TABELLA A

Nitrato de potassio. — Nitrato de sodio. — Sulfato de amonio. — Phosphatos de cal, em pó, detritos, ou pedra. — Chloretto de potassio. — Sulfato de potassio. — Kainit. — Gesso em pó ou em pedra. — Adubos chimicos compostos. — Sulfato de ferro. — Guano natural e artificial. — Bagaços de sementes oleogino-sas.

#### TABELLA B

Cal. — Carbonato de cal, cré. — Margas. — Cal de depuração das fabricas de gaz. — Conchas. — Escrementos. — Estrumes ordinarios. — Sargaço secco. — Matto comprimido. — Bagaços de uva, de azeitona, das fabricas de distillação, de cerveja, e plantas saccharinas. — Mexoalho. — Trapo, ou residuos de lã. — Resíduos e fragmentos corneos e pillosos, aparas de solla, de pelles, e chinellos. — Ossos; pó, aparas e cinzas de ossos. — Cinzas. — Poudrette. — Tremoços.

### RELAÇÕES COM A CATALUNHA

Temos ainda pendente uma discussão com o nosso illustrado collega *Los transportes ferreos*, de Barcelona, e já se nos deparou outro assumpto no mesmo jornal, ao qual não queremos deixar de responder.

No seu n.º 39, refere-se o nosso estimado collega aos transtornos que está causando ao commercio catalão a falta de tarifa combinada com Portugal, desde que foi annullada a antiga tarifa E. P. n.º 4 que estabelecia preços directos de Lisboa, Santarem, Coimbra, Porto, Valençâ e Regoa para toda a linha do littoral do Mediterraneo, desde Alicante até Cerbere, substituindo-se pela actual E. P. n.º 3, que só alcança, na linha de Valencia, até Hospitalet de los Infantes, e que, portanto, exclue todas as estações desde Cambril em deante na linha de Tarragona Barcelona.

Esta substituição attribue-a o nosso collega á abertura da linha de Salamanca á fronteira portugueza.

Ha de perdoar-nos que lhe asseguremos, da forma a mais cathegorica, que a razão não foi essa, nem essa substituição teve logar por occasião da abertura d'essa linha, que só se realizou em 1888, mas muito antes, começando a actual tarifa a vigorar desde 1 de fevereiro de 1887.

Ora a razão foi a seguinte:

Como se sabe, a nova tarifa, como a antiga, estabelece a via de Badajoz para os transportes, via que não tinha outra mais directa, entre Lisboa, Tarragona e Barcelona, em quanto não se abriu a linha de Valencia de Alcantara a Madrid; mas, aberta esta, uma tarifa que encaminhava o trafego pela fronteira d'Elvas, obrigando-o a muito maior percurso era, não só um prejuizo para o publico, como para as linhas de Caceres e Norte de Hespanha — não podia portanto subsistir.

Trataram, portanto, as companhias hespanholas de concordar na sua substituição, separando para a antiga via as estações que por ella tinham menor distancia, e para a de Madrid, Zaragoza, Lerida, Tarragona ou Lerida Barcellona as estações ao norte de Hospitalet, o que era perfectamente logico, regular e legal.

Mas só a primeira metade d'esta combinação chegou a realizar-se.

A segunda nunca, até hoje, se conseguiu, apezar dos esforços empregados, apesar de existir uma tarifa bem reduzida, Lisboa Madrid, que podia ser utilisada entre estes dois pontos, ligando-se a outra Madrid Tarragona e Barcellona, via Zaragoza, e apesar das companhias verem os transportes de bagas de sabugo do norte de Portugal e os de productos da industria catalã viajarem entre um e outro lado da Peninsula pelos vapores, com grave transtorno para o commercio e prejuizo para as linhas ferreas.

Aqui tem o nosso collega mais um argumento para as suas teorias de applicação de tarifas internas de cada rede de preferencia ás directas. Foi elle proprio que o lembrou.

E não só o lembra, como defende as nossas proposições, provando que, da applicação, até Badajoz, da tarifa B. V. M. n.º 1 e d'ahi a Lisboa da das linhas portuguezas, ou vice-versa, resulta muito mais caro o transporte do que se a tarifa fosse *directa*. Não podia vir mais a propósito!

Obrigar transportes que poderiam percorrer, entre Lisboa e Barcelona, apenas 1:165 kilometros, por Valencia d'Alcantara-Madrid-Zaragoza, a percorrer 1:458 por Elvas Ericeira Valencia, será vantajoso para a companhia portugueza, que tem n'esse percurso mais 29 kilometros, para a de M. Z. A., que tem mais 346, para a de A. V. T., que lucra 388, mas é muito prejudicial para o publico.

Em todo o caso, diz o proverbio francez: «*Quand on n'a pas ce que l'on aime il faut aimer ce que l'on a*» e portanto, vamos aconselhando o publico, como muito bem faz o nosso collega, e de ha muito se practica em Portugal, a utilizar entre o nosso paiz e Hospital e ta tarifa E. P. n.º 3 e d'ahi em diante a B. V. n.º 1.

#### LEI DE POLICIA

Publicou-se uma nova edição dos dois decretos que regulam a construccion e exploração dos caminhos de ferro portuguezes, feita em bom papel, impressão nitida e formando um folheto de 64 paginas, indispensavel a todos os empregados de caminhos de ferro.

O seu preço é apenas de 80 réis.

Os nossos leitores que desejarem fazer a acquisition d'este folheto podem enviar-nos os seus pedidos acompanhados do importe em estampilhas e recebel-o-hão no correio seguinte.

#### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

*Sociedade anonyma de responsabilidade limitada*

Não se tendo podido constituir, por falta de sufficiente representação de capital, a assembléa geral extraordinaria convocada para hoje, é a mesma assembléa convocada novamente, por ordem do ex.<sup>mo</sup> sr. vice-presidente, para o dia 6 de fevereiro ao meio dia, afim de se preencherem os cargos vagos, dar seguimento ás resoluções tomadas na assembléa geral de 17 dezembro de 1887, continuada em 21 do mesmo mez, relativas á reforma dos estatutos, devendo a mesma assembléa, nos termos da lei, constituir-se seja qual fôr o *quantum* do capital representado.

Lisboa, 23 de janeiro de 1889.

O SECRETARIO DA MESA DA ASSEMBLÉA GERAL

*Candido Augusto da Silva Saturnino.*

#### BOLETIM FINANCEIRO

*Lisboa, 31 de janeiro de 1889*

E' notavel a diferença d'aspecto que se manifestou durante o mez que hoje finda nos grandes centros monetarios e financeiros.

A's preocupações e receios de dezembro, com respeito a alta anormal do juro, sucedeu, em janeiro, uma confiança a toda a prova em que as dificuldades não volverão breve, confiança que tres reducções successivas da taxa official dos Bancos de Inglaterra e de França parecem justificar. De 5 %, o juro desceu a 3 %, nos bancos reguladores de Londres e Paris, e ainda a menos nos mercados livres, descontando-se o papel de commercio a 2 % na primeira e a 2 1/2 % na segunda d'aqueellas duas prácias.

A reducção do juro devia trazer grande animação aos mercados financeiros. Effectivamente as bolsas teem mostrado bastante animação, mas não tem sido ella tão pronunciada como seria lícito suppôr em vista da diferença enorme de condições dos mercados monetarios.

Duas causas para isso contribuem: primeira a do nível bastante alto já das cotações que correspondem a taxas de capitalização diminutas; segundo as preocupações a que a situação da política interna em França dava e dá logar.

No entanto a bolsa de Paris é a que mais firme se tem mostrado relativamente. Apezar da derrota estrondosa do gabinete Floquet, com a eleição de Boulanger, as cotações da renda francesa depressa se refizeram do abalo momentaneo que o facto produziu.

Ainda assim as incertezas da situação politica da França pela estreita solidariedade dos mercados financeiros, entre os quaes Paris occupa, incontestavelmente, ainda um dos primeiros lugares, tornam a especulação menos affluta e senão fôra o impulso da alta banca e de poderosos grupos financeiros interessados em operações de vulto, como a conversão hungara em via de realização e outras em projecto, decerto que as cotações reflectiriam uma situação menos animadora.

O mercado interno apresentou durante o mez findo feição das mais favoraveis. O relatorio e propostas de fazenda, apresentadas n'uma das primeiras sessões da legislatura, produziram o melhor efecto tanto no paiz como fôra d'elle. A alta dos fundos publicos accentuou se imediatamente, e como não se accentuaria ella, se em lugar de pedir impostos novos, o ministro da fazenda propõe reducções d'alguns, tal é a situação florescente do tesouro!

Com a alta dos externos em Londres e em outros mercados estrangeiros, a qual não foi contrariada com os manejos dos portadores do emprestimo de D. Miguel, despertados com a perda do processo intentado ao governo portuguez, desfecho que parece matou de vez esta questão irritante para o credito portuguez, accentuou se a melhoria dos preços das inscrições na nossa bolsa, sempre pouco disposta a sujeitar-se a um rendimento inferior a 5 %, em consequencia da dificuldade em admittir que a taxa media de capitalização, que ha pouco era de 6 %, tende rapidamente para 4 1/2 %. Repete-se, agora, o mesmo que se deu quando ella de 6 % se encaminhava para 5 %. A força da accumulação de capitais mostra-se, no entanto, irresistivel e por isso quanto mais esperarem menos lucram.

Este facto—o da reducção da taxa de capitalização—trouxe uma grande vantagem, pois a iniciativa individual despertou e os titulos de empresas industriaes, sobretudo, continuam a merecer cada vez maior attenção do pequeno capitalista, que ainda não ha muito os desattendia.

Teem sido, portanto, bem succedidas as emissões de titulos amortisaveis ultimamente realisadas, anunciando-se já algumas em titulos de 4 1/2 %, que o publico vae de tal modo recebendo, que as obrigações prediaes de 4 1/2 % já attingiram o par.

As do governo portuguez emitidas a 85 1/2 000 réis já se contam a 87 1/2 300 réis, não obstante dizer-se que muito breve se levará a effeito a conversão das obrigações de 5 % e da parte da dívida externa de 3 % em titulos de 4 1/2 %, o que augmentará a offerta d'estes ultimos necessariamente.

Os incidentes parlamentares dos ultimos dias teem certamente impedido que a alta dos fundos do estado se accentue.

A bolsa fechou hoje aos seguintes preços:

Inscrições s. c. 62,65 %.

Obrigações de 4 1/2 % 87 1/2 300 réis.

Esperemos que a solução que terá o conflito parlamentar não venha provocar uma reacção contraria aos interesses geraes, que bom fôra os politicos tivessem sempre bem presentes, para não os sacrificarem a conveniencias da politica partidaria, se ella com isso pode lucrar, do que duvidamos.

No mercado monetario a situação continua a desenhar-se favoravel. O juro de papel de commercio regula entre 4 e 6 % para bom papel ate tres mezes de prazo. A taxa maxima do banco de Portugal continua a ser de 5 %. O cambio do Rio sobre Londres está a 27 5/8, continuando a affluir papel e negociando-se o cheque a 53 1/4 e 53 9/12, papel particular. O bancario regula a 53 3/16.

Estão distribuidos já os relatorios dos bancos de Lisboa & Açores e Commercial de Lisboa. O primeiro dá 5 1/2 % completando 8 % do dividendo, e o segundo 4 1/2 % completando 7 % pelo anno de 1888.

A alta dos valores bancarios explica-se sem esforço, em vista d'estes resultados tão favoraveis.

Diz-se que tanto o banco Lusitano como o de Portugal, cahindo a Sociedade agricola, completarão 7 % de dividendo, pelo exercicio de 1888. Ainda não estão, porém, publicados os respectivos relatorios.

Janeiro foi, portanto, um mez bastante animador sob o ponto de vista monetario e financeiro. Oxalá que os mezes que se lhe seguirem correspondam ao que d'elles se deve esperar.

B. dos Santos.

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

BOLSAS	TÍTULOS	DIAS													
		17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	31	
Lisboa . .	Acções C.º de Ferro Portuguezes . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	142.000	—	
	» Nacional . . . . .	86.700	86.700	86.900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	» Carris de Ferro de Lisboa . . . . .	—	65.000	—	64.000	—	—	—	—	—	—	—	65.000	—	
	» Ascensores » . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Obrig. C.º de Ferro Portuguezes . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	» Nacional . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	» C. de F. Atravez d'Africa . . . . .	—	84.000	84.000	—	—	84.000	—	84.000	84.000	84.300	—	—	84.700	—
Paris . .	Acções C.º do Ferro Portuguezes . . . . .	625	625	627,50	—	—	633	—	627,50	—	627,50	627,50	627,50	625	—
	» Madrid-Caceres-Portugal . . . . .	—	265	—	205	205	—	—	—	205	205	—	—	—	—
	» Norte de Espanha . . . . .	330	328,75	327,50	333,75	335	332,50	335	333	—	328,75	338	318	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante . . . . .	278,75	278,75	284,25	282,50	285	283,75	282,50	281,25	—	282	—	—	—	—
	» Andaluzes . . . . .	310	310	345	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. C. de Ferro Portuguezes . . . . .	353,75	354	333,50	335,50	356	353,50	—	353	352,50	334,75	335	353,75	352,50	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal . . . . .	338	338	338	344,50	339	339	339	341	340	340	339	—	—	—
	» Norte Espanha, 1.ª hypotheca . . . . .	328,75	328,75	328,75	328	—	333,75	335,75	333,75	—	332	—	346,25	—	—
	» C. de F. Atravez Africa . . . . .	465	465	463	471,25	470	472,50	472,50	471,50	471,50	474,25	474,50	—	—	—
Londres . .	Obrig. C. de F. Atravez Africa . . . . .	92	92	92	92	92	92	92	93	93	92	93	93	93	—
Amsterd. .	Obrig. C. de F. Atravez Africa . . . . .	92,75	93	92,94	92,94	92,54	93	93	92,75	93	93	93	92,75	—	—
Bruxellas. .	Obrig. C. de F. Atravez Africa . . . . .	92,25	92,25	92,25	92,25	92,50	92,50	92,25	92,25	92,25	92,25	92,25	92,25	—	—

## RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERÍODO DE EXPLORAÇÃO	RECEITAS NO PERÍODO						DIFERENÇA				DESENDE I DE JANEIRO	
		1889		1888		A MAIS		A MENOS		TOTAES		1889	1888
		KIL.	TOTAES	KIL.	TOTAES	KILOMETRÍCAS	KILOMETRÍCAS	KILOMETRÍCAS	KILOMETRÍCAS	KILOMETRÍCAS	KILOMETRÍCAS	1889	1888
PORUGAL	de a			Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Companhia Rei	8 11	Jan.	580	49.890:000	86.077	580	48.900:000	84.340	990:000	4.707	—	93.740:000	83.392:000
	45 21	»	»	32.740:000	90.934	»	46.090:000	79.465	6.690:000	41.466	—	446.480:000	429.482:000
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
M. & D.	8 11	Jan.	82	4.012:000	48.926	75	961:760	44.763	3.047:210	37.464	—	7.852:000	4.564:490
	45 21	»	»	4.763:000	58.109	»	2.274:680	27.703	2.493:320	30.406	—	42.617:000	3.836:470
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S. & S.	8 11	Jan.	452	2.398:000	9.630	97	524:290	2.093	4.876:710	7.537	—	4.807:000	862:300
	45 21	»	»	2.834:000	44.384	»	4.034:280	4.104	4.802:720	7.280	—	7.641:000	4.893:580
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
M. & D.	23 31	Dez.	364	12.876:820	35.669	335	9.645:560	28.703	3.261:260	6.966	—	547.326:445	336.273:853
	4 7	Jan.	»	9.040:260	25.042	»	7.826:965	23.364	1.243:295	4.618	—	9.040:260	7.826:965
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B. Alta	2 8	Dez.	315	17.847:316	54.731	315	15.359:933	48.761	2.487:383	2.970	—	789.282:381	733.964:938
	9 13	»	»	47.349:428	50.200	»	13.290:043	48.539	2.029:085	4.661	—	806.604:509	749.251:974
	16 22	»	»	19.320:584	56.004	»	19.419:434	61.743	—	—	428:530	3.742	825.922:093
G.	24 31	Dez.	253	8.326:546	32.944	253	7.838:844	30.983	187:732	4.967	—	335.018:479	323.847:553
	1 7	Jan.	»	8.888:836	35.433	»	3.842:248	23.094	3.046:618	42.044	—	8.888:836	5.842:248
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
HESPAHNA	2 8	Dez.	34	4.004:900	29.555	34	820:373	24.428	484:325	5.427	—	53.208:020	49.444:685
	9 13	»	»	934:860	27.495	»	844:265	24.743	93:605	2.732	—	34.112:880	49.985:950
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
N. de Espanha	1 7	Jan.	2776	1.064:614	383	2776	907:347	326	437:264	37	—	4.064:614	907:347
	8 14	»	»	1.169:504	421	»	1.432:457	408	37.044	43	—	2.234:112	2.039:804
	15 21	»	»	1.485:247	426	»	1.490:455	392	94.792	34	—	3.449:339	3.430:259
M. & Z.-A.	1 7	»	2672	788:565									

### LINHA DE CASCAES

Foi corrido o ultimo tramo do viaducto de Oeiras, que, ao que consta, ficou lançado em boas condições de estabilidade.

A extensão total do taboleiro é de 126 metros, assente em dois sólidos encontros e dois pilares, formando tres tramos, o primeiro e ultimo de 38,5 metros e o central de 49.

A ponte foi construída por uma fabrica belga.

A parte menos adeantada d'esta linha é a comprendida entre a Cruz Quebrada e Oeiras.

O resto está concluido, ou quasi concluido, excepto as estações cujo projecto foi submetido a approvação superior.

Apesar d'este atraso, a companhia real dos caminhos de ferro tenciona pôr em exploração esta linha no proximo verão.

### RECEITAS DAS LINHAS FRANCEZAS

O resumo comparativo das receitas de exploração das linhas francezas no anno findo com o anterior dão os seguintes resultados:

	Kil.	Francos	Kil.	Francos
Paris Lyon.....	7931	316.230.046	7814	307.753.065
Norte.....	3590	167.278.000	3400	162.911.000
Oeste.....	4513	132.052.373	4441	132.777.702
Orleans.....	6035	156.602.396	5988	156.149.131
Este.....	4484	129.374.008	4438	127.110.084
Meio dia.....	2890	84.404.019	2702	84.752.745
Estado.....	2598	33.191.075	2598	32.309.664

O aumento foi, portanto, de nove milhões nas linhas do Mediterraneo, 4 milhões nas do Norte, 200:000 francos nas do Oeste, 500:000 nas d'Orleans, 2 milhões nas do Leste, e 800:000 na rede do estado e a diminuição de 350:000 francos no Meio dia.

O producto medio kilometrico destas importantes redes foi portanto de 31.835 francos contra 31.988 em 1887 ou menos em o ultimo anno 153 francos.

A rede que menos produziu foi a do estado, cuja receita kilometrica não excede de 12.777 francos ou menos de 39 % das demais d'aquelle paiz.

### O TUNEL DO SOCIO

Para completar o revestimento do tunel da linha urbana de Lisboa faltava apenas em 30 de janeiro — 893<sup>m</sup> de pés direitos; estando construidos em 1823<sup>m</sup> o que prefaz o comprimento total do tamanho — 2616<sup>m</sup>. — 385<sup>m</sup> de contra aboboda; necessaria em 550.<sup>m</sup> estando construída em 183.<sup>m</sup>. — 1966 de aqueducto central; estando construidos em 650<sup>m</sup>.

### NOVA COMPANHIA DOS ASCENSORES MECANICOS DE LISBOA

*Relatorio e contas da direcção e parecer do conselho fiscal apresentado à assemblea geral, gerencia de 1888.*

*Senhores accionistas:* Cumprindo com o preceituado no § 4.<sup>o</sup> do art.<sup>o</sup> 30.<sup>o</sup> dos actuaes estatutos d'esta Companhia, que se harmonisam com os seus desejos, tem a direcção a honra de sujeitar á vossa apreciação os actos da sua gerencia, e submeter á vossa approvação as contas relativas ao anno findo em 31 de dezembro de 1888.

No empenho de alargar a sua esphera de actividade, e fazer convergir durante a sua administração a maior somma de interesses para a prosperidade da Companhia, a direcção envidou os seus maiores esforços para que as restantes linhas concedidas podessem entrar em construcção e serem exploradas no mais curto prazo, mandou para isso elaborar importantes projectos e proceder a custosos estudos, em conformidade com as exigencias technicas da Ex.<sup>ma</sup> Camara Municipal de Lisboa. Contratou a execução de todo o material fixo e circulante com a Maschinenfabrik d'Esslingen, tratando pessoalmente com o engenheiro em chefe e director d'esta importante fabrica, o sr. Adolph Theurer, que visitou Lisboa com o fim d'examinar juntamente com o nosso engenheiro, o sr. Mesnier, os trajectos destinados ao assentamento das linhas da Companhia.

Os estudos deram entrada na secretaria da Ex.<sup>ma</sup> Camara Municipal em 15 de junho e, sendo examinados pela repartição competente, foram aprovados em absoluto e o sistema escolhido declarado em condições de satisfazer, exigindo-se por essa occasião o cumprimento de mais algumas condições especiaes, o que obrigou a elaborar novo trabalho para contentar absolutamente as rigorosas exigencias da illustre repartição technica da mesma Ex.<sup>ma</sup> Camara Municipal.

Corridos os devidos tramites, em officio datado de fins de dezembro a Ex.<sup>ma</sup> Camara aprovou o projecto e passou licença para se proceder á execução da linha S. João dos Bemcasados — Estrella — Camões, cujos trabalhos estão em vigor na edificação da casa e fundações das machinas em terreno que a Companhia adquiriu vantajosamente na rua do Jardim n.<sup>o</sup> 10.

A respeito da maneira de organizar o serviço de construção pela forma mais rapida, economica e racional tivemos larga conferencia com o nosso engenheiro o sr. Mesnier e o sr. Theurer e do resumo das razões expostas concordamos em que o mais rasoavel seria calcularse as manobras de maneira que o complemento total da obra se efectue em todas as secções ao mesmo tempo; e deliberou-se que se principiasse o trabalho do assentamento nas ruas, logo que o adecantamento do trabalho relativo aos motores fosse tal que o tempo restante para a sua conclusão fosse julgado sensivelmente igual ao necessário para a completa montagem de toda a linha permanente propriamente dita. Este processo logico e racional deve merecer a vossa sancção.

D'esta forma reduz-se ao periodo mais affastado o passageiro incommodo que sempre sofre o publico na execução das obras d'esta natureza, bem como as manifestações desagradáveis d'uma parte do mesmo publico que sempre reage contra qualquer melhoramento, embora mais tarde lhe aufera as vantagens, e sobretudo evita-se a constante e justa reclamação de todos os que meditariam com admiração, sobre qual seria o motivo que imperaria no espirito d'uma direcção para construir uma linha que, estando ultimada, se não veria funcionar. É claro que este estado do espirito publico, succedendo á má disposição anterior, por effeito das obras da construção seria condemnatorio da resolução de montagem prematura das linhas. Pelo contrario, começando o movimento dos carros da companhia em seguida á conclusão immediata do assentamento d'uma linha nas calçadas, os clamores da má disposição do publico desaparecem perante o reconhecimento do beneficio prestado.

São estas as razões que actualmente imperam no modo d'entender da vossa direcção e que a levou a dar presentemente o maior impulso aos trabalhos do edificio e assentamento das machinas para começar á sua

altura o assentamento da linha, que pela sua natureza é extremamente rapido.

O ascensor da Graça, que forma uma das valiosas linhas das concessões da Companhia, mereceu todas as attenções da parte da vossa direcção. Empenhou todos os seus esforços para adquirir terreno appropiado ás necessarias instalações mechanicas sem pagar tributo a exigencias exorbitantes.

Luctou com enumeras contrariedades; poe em campo todas as influencias de que dispunha no intuito de conseguir em condições favoraveis o local de que carecia, e depois de muito trabalho só em fins de dezembro pôde chegar a acordo com dois proprietarios, o sr. Manuel Salustiano Damasceno Montetro e a sr.<sup>a</sup> D. Maria Carolina d'Assumpção Oliveira, para a cedencia do terreno e predio que estes srs. possuem na rua da Graça, tendo a direcção ouvido previamente o parecer do seu engenheiro, o sr. Mesnier, sobre a conveniencia do mesmo terreno.

Os necessarios dados technicos relativos a este terreno, que devem, segundo o contracto celebrado com a Ex.<sup>ma</sup> Camara, entrar na sua illustada repartição technica, estão em via de conclusão, e a direcção espera que sejam entregues e examinados em prazo sufficientemente curto para que se passe ainda no corrente mez licença afim de comecar os trabalhos d'este ascensor, para o qual já está tambem approvado o systema.

Militam para a linha do tramway-cabo da Graça, como para todas as que tenham de ser effetuadas em ruas ou calçadas de regular concorrencia publica, as mesmas razões que se expozeram relativamente á ordem a seguir na execução da linha S. João dos Bemcasados — Estrella — Camões.

Ainda com respeito a esta linha a direcção tem a informar vos que mandou proceder aos estudos das principaes variantes que seria possivel estabelecerem-se no sentido de facilitar o seu serviço melhorando as respectivas condições technicas; estudos que se acham patentes no escriptorio da Companhia, onde podeis consultal-os e apreciar o cuidado com que a vossa direcção procurou nada deixar ao imprevisto no estabelecimento d'esta importante linha.

Em resumo, relativamente aos elevadores a construir e em construcção, definiram-se as relações com a Ex.<sup>ma</sup> Camara celebrando-se contracto que ampliou a orbita das operaçōes da Companhia, realizaram-se estudos importantes que constituem systemas applicaveis ás linhas concedidas, sendo estes approvados pela repartição technica da mesma Ex.<sup>ma</sup> Camara, adquiriram-se bens immoveis em condições favoraveis para as instalações necessarias; contractou-se material completo com uma das mais importantes fabricas que se tem dedicado á especialidade de elevadores, material que em grande parte já está em Lisboa e vae ser applicado; finalmente, tudo quanto convinha resolver-se de importante para o desafogo das operaçōes presentes e futuras da Companhia está resolvido, e a direcção julga que é possivel agora caminhar com desembaraço no desenvolvimento dos seus trabalhos.

Relativamente ás linhas em exploração, da Gloria e do Lavra, pela nota que adeante vae publicada acharéis uma diferença, na receita, de 1:677<sup>7</sup>212 réis comparando-a com a do anno anterior.

A diferença para a linha da Gloria tem a sua mais plausivel explicacão nos raceios que se manifestaram por occasião da abertura do tunnel do caminho de ferro, o qual passa a pequena profundidade abaixo do solo da calçada. A' vista das consequencias d'esta obra, tornando em ruinas as edificações sitas na prumada do seu

trajecto e manifestando-se na propria calçada da Gloria, houve temor de que podesse succeder algum desastre no elevador, e uma parte do publico receiosa evitava utilissimo do mesmo. Escusado será dizer-se que os seus receios eram infundados em absoluto: a estructura toda metallica da linha e a sua resistencia sommada á resistencia das obras sobre as quaes assenta permittiam prevenir com antecipação qualquer irregularidade e proceder ao respectivo concerto. Comtudo exerceu-se uma constante vigilancia, diminuiu-se o regimen de velocidade dos carros, durante o periodo d'execução do tunel, observando-se apenas alguma depressão na calçada, que será brevemente corrigida logo que se considere definitivamente consolidado o revestimento do tunel. Por esta occasião viu-se com agrado o estado de solidez com que estão executadas as obras da Companhia. No edificio das machinas, situado no largo da Oliveira, nenhuma diferença se observou, conservando todo o machinismo as suas posicōes relativas. Teria havido a registrar um grave prejuizo para a empreza se no estabelecimento das machinas houvesse a derrocada que a alguns passos de distancia se observou em edificações particulares recentemente construidas.

Pelo que respeita á linha do Lavra, pôde considerar-se a falta das touradas como tendo concorrido para a deficiencia da receita, mas não seria ella tão sensivel, caso se não desse, pelas razões expostas, deficiencia no movimento do ascensor da Gloria, pois com effeito se tem observado que a variação em qualquer sentido no movimento da exploração da Gloria traz uma variação proporcional no movimento do Lavra.

Espera a direcção que, pelo exposto, reconheceres o quanto ella tem trabalhado para a boa solução dos problemas de administração committidos á sua vigilancia. Tem sido espinhoso e de responsabilidade o seu cargo, e para conseguir aplanar a multiplicidade de asperezas que lhe embargavam constantemente os passos recorreu, sempre que julgou conveniente, ao illustrado parecer e á prudente orientação do vosso digno e zeloso conselho fiscal. Pelas suas esclarecidas discussões foram resolvidas graves dificuldades e vencidas fortes resistencias, e se hoje a vossa direcção, com o legitimo orgulho de ter cumprido o seu dever, tem a inteira satisfação de vos apresentar a existencia da nossa Companhia desembaraçada das peias que lhe tolhiam a marcha ascendente, recorda ao vosso ilustrado reconhecimento que foi em parte devido á efficaz cooperação dos membros do mesmo conselho fiscal, que pôde obter estes resultados, e pede-vos que junteis o vosso voto de honrour ao tributo de agradecimento que a vossa direcção reconhece dever-lhes. Terminando, temos a honra de propor-vos que ao saldo da conta de ganhos e perdas, ua importancia de 18:799<sup>7</sup>475 réis, se dê a seguinte applicação:

Para dividendo na razão de 1:900 réis por accão (por conta do qual já se dividiram 7:200 <sup>7</sup> 000 réis) livre do imposto de rendimento .....	15:200 <sup>7</sup> 000
Para fundo de reserva .....	939 <sup>7</sup> 970
Para fundo de amortisacão .....	939 <sup>7</sup> 970
Para fundo de deterioracão de material levado a credito da conta <i>Conservação e reparacões</i> .....	939 <sup>7</sup> 970
Saldo para conta nova .....	779 <sup>7</sup> 565
	<u>18:799<sup>7</sup>475</u>

Lisboa, 14 de janeiro de 1889.

OS DIRECTORES  
João José Martins  
Manuel José d'Andrade

## PARECER DO CONSELHO FISCAL

*Senhores:* — Ao vosso Conselho Fiscal foi presente o relatorio apresentado pela sollicita e illustrada Direcção que teve a seu cargo a gerencia dos negocios da nossa companhia no anno findo em 31 de dezembro ultimo.

Folga o Conselho Fiscal em vos poder dizer que apezar dos obstaculos, que natural e forçosamente se tem sucedido, a nossa companhia tem não só conservado identidade de lucros aos do anno anterior mas ha as mais bem fundadas esperanças de que elles hão de augmentar consideravelmente. O vosso conselho julga praticar um acto de justica dizendo que foi testemunha do zélo, e dedicação com que a Direccão se empenhou no bom exito das transacções pendentes, em bom resultado quanto a lucros, e quanto á immediata construcção, e consequente exploração das linhas da Estrella e da Graca.

Equalmente o vosso conselho folga em vos declarar, em homenagem á verdade, que a Direccão consultou sempre o Conselho Fiscal nos mais insignificantes assuntos da administração da nossa companhia.

O vosso conselho finalmente é de parecer:

1.<sup>º</sup> Que aproveis o relatorio, e contas da gerencia relativos ao anno findo de 1888.

2.<sup>º</sup> Que deis aos lucros liquidos o destino que é proposto pela Direccão.

3.<sup>º</sup> Que á Direccão seja dado um voto de louvor pelo zelo, bom senso, dedicacão e actividade com que geriu os negocios da companhia.

Lisboa, 14 de janeiro de 1889.

*Abel Eduardo da Motta Veiga. — Antonio Pereira Ferraz. — João d'Oliveira Casquilho. — Victorino Augusto d'Oliveira. — Visconde de Rio Sado, relator.*

Balanço do Activo e Passivo da Nova Companhia dos Ascensores Mechanicos de Lisboa.

## ACTIVO

Accionistas.....	7.865\$000
Accções Liberadas.....	150.000\$000
Títulos de Fundador.....	50.000\$000
Ascensor do Lavra.....	56.783\$7800
Ascensor da Glória.....	58.931\$5200
Ferramentas e utensílios.....	567\$413
Moveis.....	380\$300
Ascensor da Estrella.....	35.887\$641
Ascensor da Graça.....	13.770\$766
Conservação e reparações.....	843\$192
Diversos em c/c saldos devedores.....	1.324\$090
Devedores c/ Fardamentos.....	125\$150
Concessão do Tramway-Cabo.....	13.702\$500
Propriedades.....	9.135\$035
Dividendo de 1888; pago p/c.....	6.904\$800
Caixas.....	20\$595
Banco Lisboa e Açores c/ deposito.....	66.585\$7220
	472.835\$708

## PASSIVO

Capital.....	400.000\$000
Fundadores.....	50.000\$000
Fundo de reserva.....	1.708\$7854
Fundo de amortisação.....	1.708\$7854
Multas.....	8\$000
Dividendo de 1886.....	140\$000
Dividendos de 1887.....	287\$7250
Diversos em c/c saldos credores.....	183\$275
Ganhos e Perdas.....	18.799\$7475
	472.835\$708

Lisboa 31 de dezembro de 1888.

## ARREMATAÇÕES E CONCURSOS

## ADMINISTRAÇÃO GERAL DOS TABACOS

*Arrematações de tabacos em rama*

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 às 4 horas da tarde.

Esta administração recebe propostas em carta fechada até à 1 hora da tarde do dia 9 d'abril de 1889, para o fornecimento em arrematação de 640:000 kilos de tabaco em rama, 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 às 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*

FUNDIÇÃO PRIMITIVA VALENCIANA  
E OFICINAS DE CONSTRUÇÃO

**M. Marco & C.<sup>a</sup>**  
(Sucessores de Cases)

14 primeiros premios  
em varias exposições

VALENCIA-199, San Vicente, 199 - HESPAÑA

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

ARMADORES, PONTES

Caldeiras de vapor

GRUAS E TORNOS

Máquinas de serrar

MOINHOS

para arroz farinhas e azeites

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 sistemas

MATERIAL COMPLETO

DE MINAS

Turbinas e Rodas hidráulicas

Aparelhos para fábricas de chocolate

Fundição de todas as classes

MAQUINARIA COMPLETA

para a fabricação de

Ladrilhos, Mosaicos, Azulejos e Tijolos

Catalogos e prospectos gratis

# Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza

Ala poente do Mercado 24 de Julho

Aterro da Boa Vista — Lisboa

Endereço telegraphico

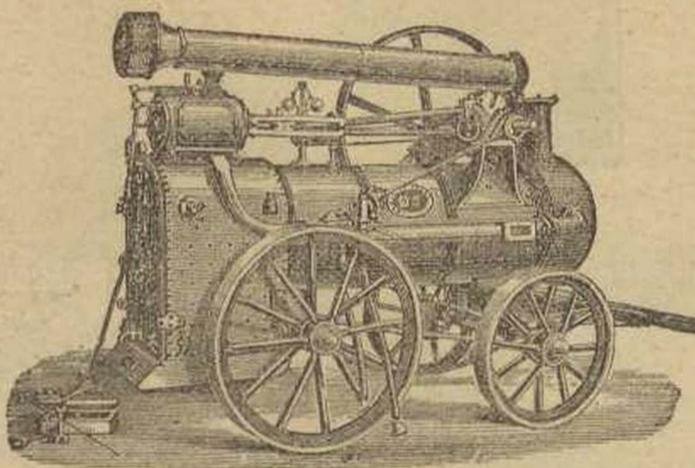
AGRICULTURA LISBOA

N.º telephonico 331

Agencias nas principaes terras do reino

Machinas e alfaias

Industriaes e agricolais



Delegação no Porto

PINTO DA COSTA & F.

Rua da Picaria, 43

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 & FILHOS — Rua da Picaria, 43

Adubos chimicos e organicos para todas as culturas unicos preparados em Portugal bem pulverisados e premiados com Diploma de Merito na Exposição Industrial do Porto pela sua riqueza e perfeição de fabrico

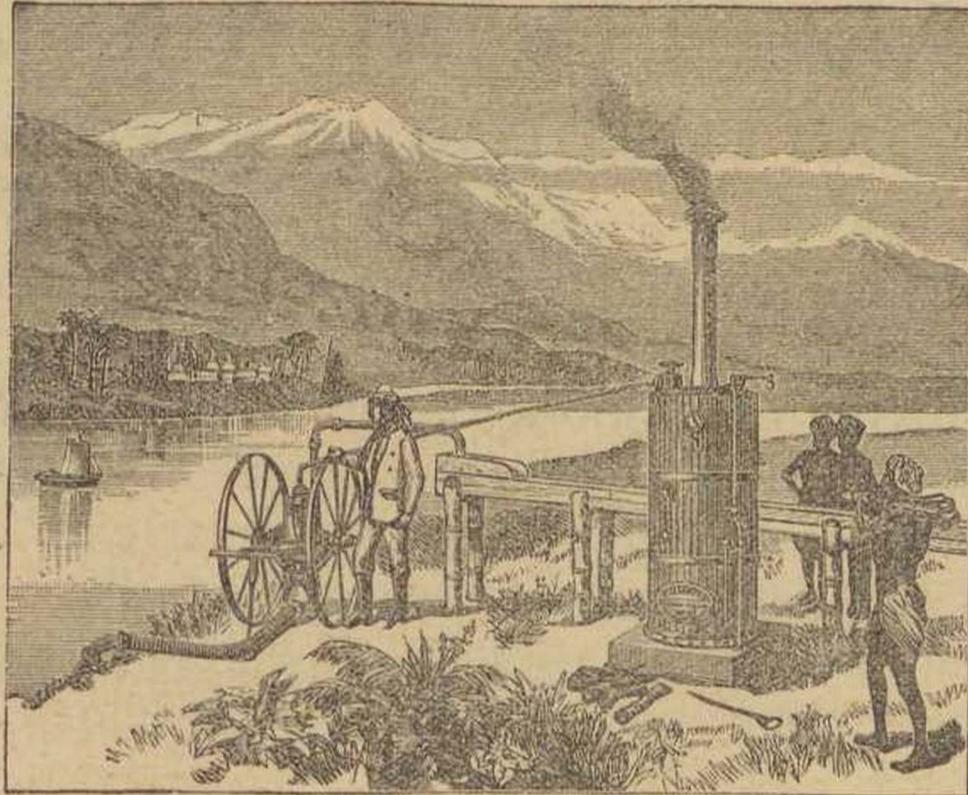
Analyses de terras feitas no laboratorio da companhia pelo distincto professor do instituto d'agronomia eveterinaria

**LUIZ A. REBELLO DA SILVA**

Exposição de machinas agricolais e industriaes na grande galeria da sede da companhia, Aterro da Boa Vista

Ala poente do Mercado 24 de Julho  
ATERRO DA BOA VISTA  
Lisboa

Direcção telegraphica: Agricultura — Lisboa



PULSOMETRO PARA REGA

Grande Fabrica de Productos Chimicos

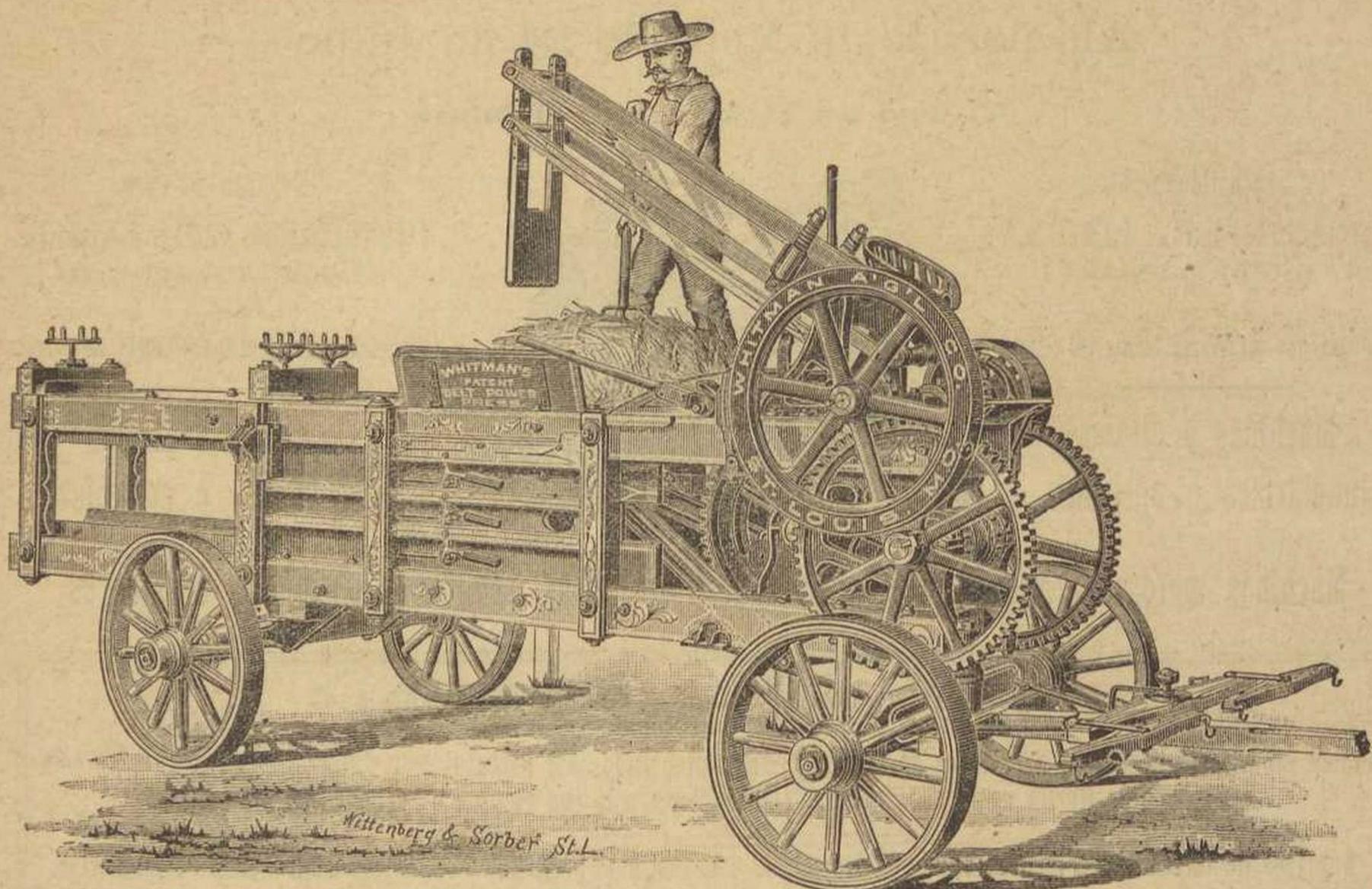
POVOA DE SANTA IRIA

Direcção telegraphica: Agricultura — Lisboa

Tarifas Reduzidas nos Transportes dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Além dos abatimentos concedidos pele governo

# Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza



## 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 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.

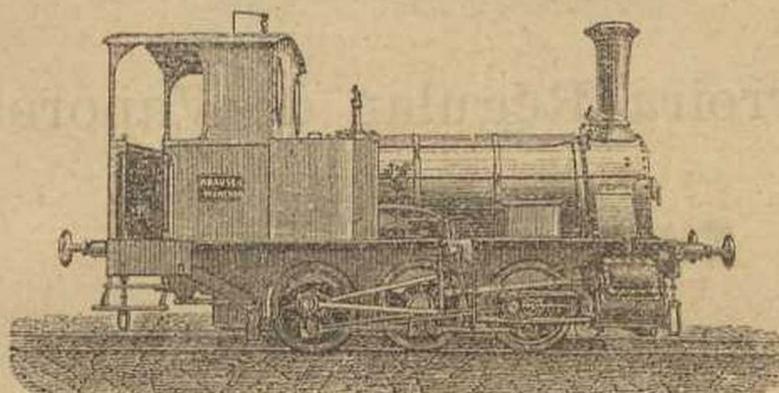
Os fardos ficam impermeaveis e incombustiveis.

**UNICOS REPRESENTANTES EM PORTUGAL**

**A Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza**

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

**Fabrica de Locomotivas  
KRAUSS & C.<sup>a</sup>  
MUNICH E LINZ S. D.**



Locomotivas de adhesão e cremalheira

PARA

Via larga ou reduzida

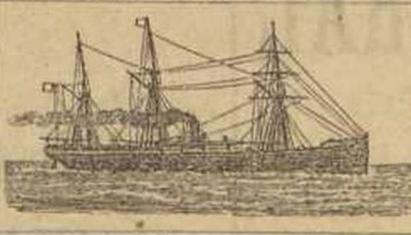
Systema, o mais util de locomotivas com tender para vias principaes e secundarias, tramwais, construcções de edificios, exploração de minas.

## Outras construcções

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 calcadas.

Enviam-se gratis os catalogos a quem os pedir.

Agente Geral em Hespanha

**JULES LAHOUSE — Barcelona****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

**Chargeurs Réunis**

**Ville de Ceará**  
" " da Bahia  
" " de Santos

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

## PREÇO DAS PASSAGENS

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

Para informações dirigir-se aos agentes

LARGO DO PELOURINHO, 19, 1.<sup>o</sup>**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.

**Nicaise & Delcuve**

\* LA LOUVIÈRE — BELGICA

OFFICINAS DE  
**CONSTRUÇÕES METALLICAS**  
PONTES, COBERTURAS, GAZOMETROS

Material fixo e circulante de caminhos de ferro e tramwais

Cruzamentos e mudanças de via

Parafuzos. — Escapulas. — Chapins e barretas

Basculas para wagons. — Reservatorios

Signaes. — Placas rotatorias

Pontes rotatorias para machinas. — Discos

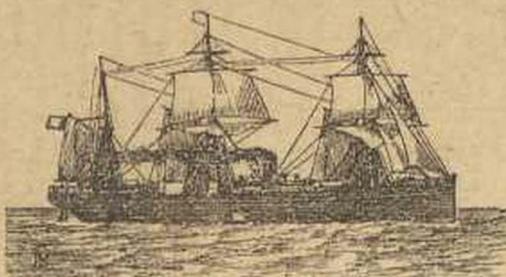
Gruas hidráulicas

Carroagens, Wagons, Wagonetes, Tenders

Especialidade de rodas com centro de ferro forjado  
Systema privilegiado**Guindastes moveis. — Peças de forja**  
Fundição de ferro e cobre

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

**Nicaise & Delcuve**



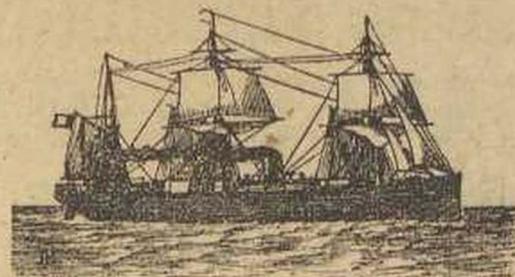
**EMPREZA AFRICANA  
DE  
NAVEGAÇÃO A VAPOR**  
—  
**CARREIRA REGULAR**  
ENTRE  
**LISBOA e os portos da ÁFRICA OCCIDENTAL**

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

Os AGENTES

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

10, RUA DOS FONSECAIS, LISBOA.



**Carreira Regular de Vapores  
ENTRE  
Lisboa e Bordéus**  
Servida pelos vapores

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

AGENTES

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

**LEI DE POLICIA  
REGULAMENTO GERAL**

DOS

CAMINHOS DE FERRO EM EXPLORAÇÃO

Decretos de 31 de dezembro de 1864 e 11 d'abril de 1868

**PREÇO SO RÉIS**

Acceitam-se pedidos na redacção d'esta GAZETA

*Conde Barão, 18, LISBOA*

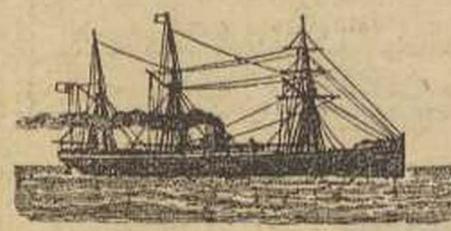
**AGENTE ADUANEIRO**

Valencia de Alcantara - Marvão - Badajoz e Elvas

**D. LAUREANO FERNANDEZ**

Agencia oficial da Companhia  
Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes e Sociedade dos caminhos de ferro de Madrid a Cáceres e Portugal

**A**CCEITA comissões e consignações e encarrega-se do despacho de todas as expedições nas fronteiras, mediante uma tarifa aprovada pelas companhias.



**ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY**

(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 4 de fevereiro o paquete Neva

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

Para Southampton e Antuerpia

O paquete La Plata

Esperado em 1 ou 2 de fevereiro

As accommodações para passageiros são inexcedíveis 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 criados portuguezes.

AGENTES

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

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



## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Linha de Lisboa a Cintra e Torres Vedras*

## TARIFA ESPECIAL C. T. N.º 1 — GRANDE VELOCIDADE

## BILHETES DE ASSIGNATURA

Desde 1 de Janeiro de 1889

Entre Lisboa (qualquer das estações) e as estações abaixo indicadas	Seis meses			Um anno		
	De 1 de Janeiro a 30 de Junho ou de 1 de Julho a 31 de Dezembro			De 1 de Janeiro a 31 de Dezembro		
	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Queluz-Bellas.....	22\$500	13\$500	9\$000	36\$000	22\$500	13\$500
Cintra.....	40\$000	27\$000	18\$000	60\$000	40\$000	30\$000

**Preços excepcionaes em 1.ª CLASSE, para senhoras,  
e creanças até 15 annos de idade**

Entre Lisboa (qualquer das estações) e as estações abaixo indicadas	Seis meses			Um anno		
	De 1 de Janeiro a 30 de Junho ou de 1 de Julho a 31 de Dezembro			De 1 de Janeiro a 31 de Dezembro		
	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Queluz-Bellas.....	18\$000			30\$000		
Cintra.....		27\$000			40\$000	

**N. B.** A Companhia reserva-se a facultade de anular ou modificar a presente tarifa, findo que seja um anno a contar de 1 de Janeiro de 1889.

Os bilhetes de Queluz-Bellas são validos para a Porcalhota, Bemfica e S. Domingos, quando este apeadeiro fôr aberto ao publico. Os bilhetes de Cintra são validos para Cacem.

## Condições

1.ª Estes bilhetes deverão ser requisitados á Direcção da Companhia, por escripto, assignado pela pessoa que os pretender.

2.ª O bilhete de assignatura é pessoal e intransmissivel.

Deve ter a photographia e assignatura do possuidor; e será apresentado aos empregados da Companhia, quando fôr exigido.

Quando o assignante se recusar ao cumprimento d'esta disposição, será considerado, para todos os efeitos como passageiro sem bilhete e ficará sujeito ás disposições legaes applicaveis ao caso.

3.ª Quando o possuidor de um bilhete de assignatura fôr obrigado por falta de logares, a ocupar um lugar de classe inferior á do seu bilhete, não terá direito a reembolso ou indemnisação alguma.

4.<sup>a</sup> O bilhete de assignatura que fôr encontrado em poder de uma pessoa diversa d'aquelle a favor da qual foi passado, será recolhido pelos empregados da Companhia e annullado.

N'este caso o portador do bilhete de assignatura será considerado como passageiro sem bilhete e terá de pagar o preço de transporte pela tarifa geral, desde o ponto de partida do comboio até o do seu destino.

Sendo o bilhete de assignatura encontrado em poder de pessoa diversa d'aquelle a quem pertença, poderá, depois, ser entregue ao seu legitimo dono, se este provar tel-o perdido ou haver-lhe sido roubado, para o que, entretanto, terá que avisar a Companhia no prazo de 48 horas, depois de qualquer d'estes factos se ter dado.

5.<sup>a</sup> O assignante que fôr encontrado em logar de classe superior á designada no seu bilhete, pagará o preço inteiro do logar que fôr ocupando desde a origem do comboio até o seu destino, a não ser que préviamente o tenha declarado ao revisor do comboio, afim de pagar a diferença entre os preços do logar ocupado e d'aquelle a que tenha direito, segundo a tarifa geral.

6.<sup>a</sup> Fica pela presente annullada e substituida a tarifa especial C. T. n.<sup>o</sup> 3 de 20 de Junho de 1887.

Lisboa, 4 de Janeiro de 1889.

O Director da Companhia  
*Pedro Ignacio Lopes*



## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

E

*Sociedade dos Caminhos de ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal*

## TARIFA ESPECIAL M. L. N.º 1—GRANDE VELOCIDADE

Para transporte de

## PEIXE FRESCO

Desde 1 de Fevereiro de 1889

## Preços por 1:000 kilogrammas

Das estações abaixo indicadas as da frente sem reciprocidade	Valência d'Alcântara	Arroyo	Cáceres	Cañaveral	Plasencia	Navalmoral	Talavera	Torrijos	Cabanas	Madrid
Qualquer das es- tações das linhas de Leste e Nor- te ou de Alfarel- los à Figueira da Foz.	16\$200 Réis.... Pesetas..	17\$100 90	18\$000 95	18\$000 100	21\$600 100	29\$700 120	34\$200 165	37\$800 196	39\$600 210	43\$200 220

**N. B.** As remessas expedidas ou destinadas a uma estação não indicada n'este quadro mas comprehendida entre duas das designadas no mesmo, gosarão do beneficio da presente tarifa pagando pelo preço d'aquelle que lhe ficar imediatamente além da de destino e quando a taxa assim calculada seja mais beneficiosa para os expedidores do que a resultante da applicação das tarifas geraes de cada rête.

## Condições

1.<sup>a</sup>— Nos preços da presente tarifa estão comprehendidos os gastos de transporte, carga e descarga e os de transmissão d'uma para outra linha.

Não estão porém comprehendidos:

(a) as despesas de operações, formalidades e direitos nas alfandegas.

(b) os impostos para o Governo hespanhol, e sello para o Governo portuguez (20 réis por expedição).

(c) os direitos de guia e registro para a Companhia portugueza (20 réis por expedição).

2.<sup>a</sup>— As Companhias combinadas declinam toda a responsabilidade pelas diferenças de pezo, encontradas á chegada, sempre que os volumes não apresentem signaes de defraudação bem como pelas resultantes da quebra natural, fixada em 10 % para as expedições effectuadas pela presente tarifa. Igualmente não tomam responsabilidade pelas demoras que estas remessas possam sofrer originadas por causa de força maior, obrigando-se unicamente a que sigam ao seu destino, pela mesma velocidade porque forem transportados os passageiros que seguirem desde a origem, no mesmo comboio.

3.<sup>a</sup>— As remessas taxadas por esta tarifa deverão sempre ser expedidas em porte pago á partida.

4.<sup>a</sup>— As Companhias combinadas declinam toda a responsabilidade pelas expedições effectuadas em condições de acondicionamento que não deem garantia de conveniente resguardo do contheudo.

As Companhias não respondem pelas avarias, extravasamento ou deterioração do peixe transportado em canastras, sem o devido resguardo exterior de madeira, considerando este transporte como a granel.

Para gosar da applicação da presente tarifa as canastras, que transportarem estas mercadorias, deverão ser resguardadas por grades de pau que permittam o carregamento dos volumes uns sobre os outros sem lhes deteriorar o contheudo.

5.<sup>a</sup>—Cada volume deve trazer distintamente a marca para evitar que se confunda com outros de identica forma ou natureza. Esta marca deverá ser especificada na respectiva nota de expedição.

6.<sup>a</sup>—Todas as expedições que não preencham as condições supra, não serão taxadas por esta tarifa.

7.<sup>a</sup>—O regresso das taras vasias terá logar gratuitamente, porém, por pequena velocidade, contanto que se comprove o transporte previo das mesmas taras cheias até 15 dias antes, e sem que as Administrações combinadas tomem responsabilidade por qualquer atraso não superior a 10 dias sobre os prazos totaes indicados nas respectivas tarifas geraes.

8.<sup>a</sup>—O cambio d'esta tarifa é o de 180 réis por peseta.

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

10.<sup>a</sup>—Ficam annulladas pela presente, as tarifas especiaes M. L. n.<sup>o</sup> 1 e 2 de grande velocidade de 10 de Fevereiro e de 1 de Maio de 1882, bem como o aviso ao publico B. 89 de 17 de Novembro de 1883.

Lisboa, 12 de Janeiro de 1889.

O DIRECTOR DA COMPANHIA  
*Pedro Ignacio Lopes*