

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## DE PORTUGAL E HESPAÑA

NAVEGAÇÃO

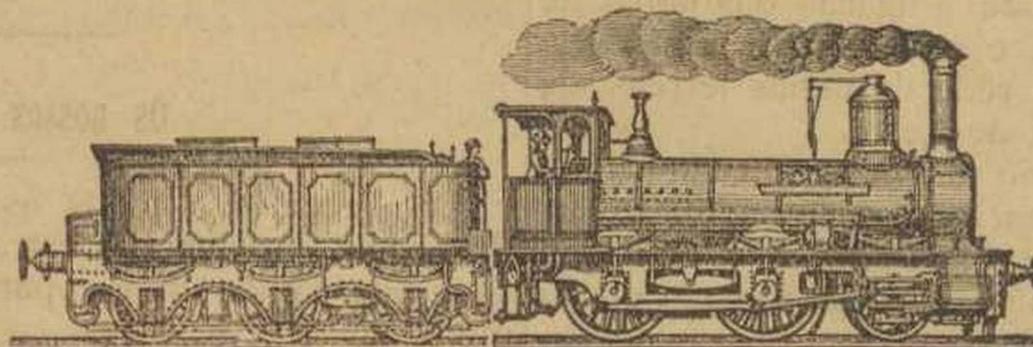
COMMERCI

PORTOS

CORREIOS

TELEGRAPHOS

MINAS



## CASSIGNATURAS

Semestre	Anno
1.º 500 réis	2.º 500
Hespanha.....	9 pes.
Paizes da União Postal	10 frs.

## PUBLICAÇÃO QUINZENAL

REDACÇÕES  
LISBOA — Largo do Conde Barão, 18  
MADRID — Preciados, 33

## ANNUNCIOS

Uma só vez, 40 réis cada espaço de linha em corpo 10, 1 col.  
Repetições — Vide a respectiva tabella na Administração — Arco do Bandeira, 229, 3.º

## COLLABORADORES

## OS SRS. ENGENHEIROS

- A. C. JUSTINO TEIXEIRA — Director dos Caminhos de ferro do Minho e Douro.  
A. X. d'ALMEIDA PINHEIRO — Director da Companhia Nacional de Caminhos de ferro.  
AUGUSTO FUSCHINI — Deputado da nação.  
CONDE DE GOUVEA — Director da Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta.  
C. XAVIER CORDEIRO — Chefe do Serviço da Construção da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.  
DINIZ M. DA MOTTA — Chefe da Exploração dos Caminhos de ferro de Foz Tua a Mirandella.  
F. PERFEITO DE MAGALHÃES — Chefe da Repartição de Caminhos de ferro do Ministerio das Obras Publicas.  
J. CANDIDO DE MORAES — Professor do Instituto Industrial de Lisboa.  
J. JOAQUIM DE MATTOS — Inspector d'Obras Publicas.  
J. PARREIRA — da Comissão de Defesa de Lisboa.  
J. P. d'OLIVEIRA MARTINS — Director da Companhia dos Caminhos de ferro do Porto á Povoá e a Famalicão.  
J. P. DE SOUSA GOMES — Director da Companhia Carris de ferro de Lisboa.  
J. P. TAVARES TRIGUEIROS — Director dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste.  
J. MENDES GUERREIRO — Director das Obras do Porto de Lisboa.  
M. A. d'ESPREGUEIRA — Inspector d'Obras Publicas.  
M. EMYGDIO DA SILVA — Secretario da Companhia Nacional de Caminhos de ferro.  
M. RAYMUNDO VALLADAS — Inspector Geral dos Telegraphos e Pharoes.  
P. BEIJAMIM CABRAL — Chefe da Repartição dos Telegraphos e Pharoes.  
P. IGNACIO LOPES — Director da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.  
VASCONCELLOS PORTO — Adjuncto da Construção da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.

## REDACTORES EM MADRID

D. EUZEBIO PAGE — Senador e antigo director das Obras Publicas de Hespanha. — D. JUAN ELOY DE BONA.

## DIRECTOR

L. DE MENDONÇA E COSTA — Inspector Chefe da Repartição do Trafego da C. Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.

## AVISO IMPORTANTE

Por acordo com as Direcções respectivas, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* distribuirá sempre como anexos, as

Tarifas especiaes de transportes de todas as linhas ferreas portuguezes

O annexo do presente n.º são as Tarifas especiaes:

## P. H. n.º 2

Para transporte de passageiros, bagagens e cães entre as linhas da Companhia Real Portugueza e as da Companhia do Norte de Hespanha

## P. H. F. n.º 3

Para transporte de passageiros bagagens e cães de Lisboa e Entroncamento para Bayonna, Bordeus e Paris, ou vice-versa, por Valencia de Alcantara e Madrid. — Vide artigo na secção TARIFAS.

Com os proximos numeros distribuiremos a Tarifa de passageiros e bagagens do Porto para Salamanca e Medina del Campo, e a

## Tarifa da linha de Cintura de Lisboa

## SUMMARIO

Linha urbana de Lisboa, por V. P.

Os nossos collegas

Parte officiat. — Regulamento para a fiscalisação da construção de caminhos de ferro.

Tarifas dos caminhos de ferro. — Tarifa P. H. F. n.º 3 — Tarifa P. H. n.º 2.

Caminhos de ferro de Mormugão.

Companhia Carris de ferro de Lisboa. — Relatorio á Assemblea Geral, continuação.

Industrias portuguezas. — As compressoras de Whitman.

Necrologia. — Miguel Carlos Correia Paes. — Francisco d'Oliveira Chamiço.

Notas varias. — Chronologia dos caminhos de ferro.

Subscrição Nacional.

Cotações nas bolsas de Lisboa e Paris.

Rendimento das linhas ferreas.

Carteira dos accionistas.

Serviço dos caminhos de ferro.

Annuncios.

## LINHA URBANA DE LISBOA

ESTADO DOS TRABALHOS EM 25 DE MARÇO DE 1888

**T**EM prosseguido com a maxima actividade os trabalhos da linha urbana que constitue um dos melhoramentos importantes da capital, estabelecendo com o centro da cidade a ligação das linhas de Cascaes, Cintra e Figueira, e pela linha de cintura, a comunicação para toda a rede de linhas ferreas de que é origem a actual linha de Leste.

A rapidez da execução não se tem sacrificado nenhuma das condições de segurança que exige a obra d'arte principal da linha, que bem pôde dizer-se verdadeiramente grandiosa, pelas difíceis condições em que a sua construcção é efectuada.

O tunnel da linha urbana, com 2:600<sup>m</sup> de extensão, communica o valle principal da cidade baixa com o valle da ribeira de Alcantara. Liga a grande estação central com a estação de Campolide, entroncamento da linha urbana com a de Cintra.

Desde esta estação a linha segue até o kil.<sup>o</sup> 0,677 da linha de cintura, formando assim estas tres linhas um triangulo curvilineo.

Na estação central, os trabalhos reduzem-se por quanto á execução das terraplenagens para a preparação da plataforma da estação.

E' na construcção do tunnel que se tem concentrado a maior actividade.

O ataque do trabalho foi feito por 6 poços.

O primeiro, na boca da entrada, começou em julho do anno passado.

O poco n.<sup>o</sup> 2, em 15<sup>m</sup>,40 de altura, foi aberto no jardim da Escola Polytechnica.

O poco n.<sup>o</sup> 3, com 25,<sup>m</sup>00 de altura, foi estabelecido na rua de Rodrigo da Fonseca.

O poco n.<sup>o</sup> 4 na travessa da Legua da Povoa, tem 43,<sup>m</sup>37.

O poco n.<sup>o</sup> 5, no quartel de Campolide, com 63,<sup>m</sup>72 foi começado em agosto ultimo.

O poco n.<sup>o</sup> 6, na boca da saída, foi aberto com 13,<sup>m</sup>10 de altura.

A distancia entre estes poços é respectivamente de 485,<sup>m</sup>; 492,<sup>m</sup>; 403<sup>m</sup>; 705<sup>m</sup>; 495<sup>m</sup>.

O ataque em pequena galeria está efectuado em toda a extensão do tunnel, excepto em 220<sup>m</sup> entre os poços 4 e 5, unicos que falta comunicar.

A extensão da grande galeria executada é de 1:480 metros.

O revestimento da abóbada de tijolo foi começado em fins de dezembro e actualmente acham-se construídos 460<sup>m</sup> de extensão, não estando com maior avanço este trabalho, pela dificuldade que se encontrou no fornecimento do tijolo, cujo consumo sendo considerável, obrigou ao estabelecimento de fabricas montadas pelos empreiteiros, para este fim.

A abóbada circular tem um vão de 8<sup>m</sup>, necessário para se poderem assentar duas vias no tunnel.

Na entrada o tunnel é duplo, em uma extensão de 25<sup>m</sup>,00 e no fim d'esta distancia, a abóbada é abatida, tendo um vão que vai diminuindo desde 11<sup>m</sup>,00 até 8<sup>m</sup>, em uma extensão de 20<sup>m</sup>, estabelecendo assim a concordância do tunnel duplo com a secção normal.

Todas as medidas de segurança teem sido tomadas, por forma a evitar o menor desabamento, o que se tem conseguido, com as necessarias entivações, em que se não tem pougado madeiras, garantindo-se assim uma completa estabilidade ao terreno superjacente.

Os ligeiros assentamentos que em um ou outro pon-

to se tem verificado, são inevitaveis em construções d'esta ordem.

Na boca da saída do tunnel deu-se começo á construcção dos encontros.

Em noticias subsequentes acompanharemos o avanço d'esta construcção que, pela sua importancia, merecerá o interesse dos nossos leitores.

V. P.

—\*—  
OS NOSSOS COLLEGAS

Agradecemos a todos os nossos estimaveis collegas de Lisboa, provincias e estrangeiro as palavras amaveis com que saudaram a apparição do nosso primeiro numero.

Saindo, na sua maior parte, das formulas geraes de accuso de recepção e desejo de longa vida, alguns levaram a amabilidade a ponto de, em detalhada noticia, se referirem por forma muito lisongeira não só a esta folha, como ao seu fundador.

A todos protestamos o nosso reconhecimento.

Equalmente agradecemos aos nossos collegas *Gazeta de Portugal, Economista, Instituto, Elvense, Moniteur des Interets Materiels*, de Bruxellas, *Union Telegrafica*, de Toledo, *Industria e Invenciones*, de Barcelona e *Gazette des Eaux*, de Paris, a troca que nos concederam.

—\*—  
PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

DIRECCÃO GERAL DE OBRAS PUBLICAS E MINAS

2.<sup>a</sup> Repartição

## CAMINHOS DE FERRO

Sendo necessário regular a execução dos n.<sup>o</sup> 1.<sup>o</sup>, 2.<sup>o</sup> e 3.<sup>o</sup> do artigo 4.<sup>o</sup> e outras disposições do decreto com força de lei de 31 de dezembro de 1864, attendendo ao que tem sido estipulado em diversos contratos para a construcção de linhas ferreas, e usando das atribuições concedidas ao governo pelo artigo 41.<sup>o</sup> do mesmo decreto: hei por bem aprovar o regulamento para a fiscalisação da construcção de caminhos de ferro, que baixa assignado pelo ministro e secretario d'estado dos negócios das obras publicas, commercio e industria, e fica fazendo parte d'este decreto.

O ministro e secretario d'estado dos negócios das obras publicas, commercio e industria assim o tenha entendido e faça executar.

Paço, em 15 de março de 1888.—REI.—*Emygdio Julio Navarro.*

Regulamento para a fiscalisação da construcção de caminhos de ferro, a que se refere o decreto de 15 de março de 1888

## TITULO I

Do pessoal de fiscalisação e suas atribuições

Artigo 1.<sup>o</sup> A fiscalisação technica da construcção das linhas ferreas divide-se em direccões fiscaes, cujo numero varia segundo as necessidades e desenvolvimento d'este serviço.

Art. 2.<sup>o</sup> Cada uma d'estas direccões é superintendida por um engenheiro com o titulo de engenheiro director da fiscalisação respectiva, podendo ser coadjuvado por um engenheiro adjunto que o possa substituir nos seus impedimentos, para o que deverá ser o mais graduado do pessoal technico ás suas ordens.

§ 1.<sup>o</sup> É da competencia das direccões fiscaes a divisão das respectivas linhas ferreas em secções e lanços para o effeito da fiscalisação, divisão que deverá ser submettida á approvação do director geral das obras publicas e minas.

§ 2.<sup>o</sup> Na secretaria de cada direcção haverá um encarregado do expediente, dois amanuenses, um de 1.<sup>a</sup> classe e outro de 2.<sup>a</sup> classe, dois desenhadores, sendo um de 1.<sup>a</sup>, outro de 2.<sup>a</sup> classe, o numero de conductores que o director julgar necessarios, um continuo e um servente.

§ 3.<sup>o</sup> Em cada secção haverá um engenheiro chefe da respectiva fiscalisação; um conductor por cada lanco e os empregados

subalternos de fiscalisação necessarios, segundo o numero e importancia das obras a construir; um escrevente que saiba desenhar e um servente na secretaria da secção, propostos pelos chefes de secção e nomeados pelo director geral, sob informação do director fiscal, e um operario por cada lanço em construcção.

§ 4.<sup>o</sup> A residencia do director será fixada pelo director geral das obras publicas e minas; as dos chefes de secção pelo mesmo director geral, sob proposta do director; as dos conductores dos lanços pelos directores, sob proposta dos chefes de secção; e as dos fiscaes pelos chefes de secção, informando o conductor chefe do lanço.

Art.<sup>o</sup> 3.<sup>o</sup> É da competencia das direcções fiscaes de construção: examinar as plantas, os perfis, os typos de obras de arte e quaequer outros desenhos, propostas, memorias descriptivas e mais documentos, que digam respeito á construcção dos caminhos de ferro d'essa direcção fiscal e que devam ser submettidos á aprovação do governo; informar a direcção geral das obras publicas e minas do que se lhes offerecer sobre este objecto em relação aos principios economicos e technicos, e propor as emendas ou modificações que, segundo os mesmos principios, julgarem mais acertadas.

Art.<sup>o</sup> 4.<sup>o</sup> Compete tambem ás mesmas direcções:

1.<sup>o</sup> Cuidar em que a directriz do caminho de ferro siga o traçado indicado nas plantas e perfis approvados pelo governo, não consentindo que os raios de curvatura e as inclinações sejam agravados, mas podendo reclamar que se augmentem os primeiros ou diminuam as segundos, quando as circumstancias locaes o permittirem sem augmento de despesa;

2.<sup>o</sup> Quando se encontre nos desenhos já approvados alguma curvatura ou inclinação fóra dos limites prescriptos nos contratos, impedir que se execute, se a companhia ou a empreza constructora não apresentar auctorisação especial do governo para isso, devendo entender-se no caso contrario que houve erro da parte dos desenhadores, que passou desapercebido na occasião do exame e approvação das plantas e perfis;

3.<sup>o</sup> Exigir que se não alterem para menos as dimensões dos perfis transversaes typos approvados, podendo permittir o seu augmento, uma vez que fique invariável a largura da via propriamente dita;

4.<sup>o</sup> Em geral fazer executar os taludes de quaequer terraplenagens, taes como foram approvados nos perfis transversaes typos devendo, todavia, reclamar revestimentos, muros de sustentação, drenagens, e mesmo a execução de perfis excepcionaes, se circumstancias imprevistas o exigirem;

5.<sup>o</sup> Fazer construir as obras de arte segundo os typos approvados pelo governo e com os materiaes que satisfizerem ás condições impostas pela administração superior, devendo, contudo, consentir, e mesmo reclamar as modificações de forma e dimensões que possam assegurar a estabilidade e duração das obras, sempre que se acharem compromettidas por uma causa imprevisita qualquer;

6.<sup>o</sup> Exigir que o balastro tenha as qualidades de permeabilidade e elasticidade necessarias e uma espessura conveniente;

7.<sup>o</sup> Cuidar em que as travessas, os carris, as talas (éclisses), e em geral todas ao peças do material fixo, e o material circulante, tenham a forma, as dimensões, o peso e todas as outras qualidades que os contratos e cadernos de encargos exigirem, ou que forem prescriptos pelo governo em conformidade com os mesmos contratos, e verificar, segundo as prescripções d'estes e da arte, o seu emprego e collocação;

8.<sup>o</sup> Exigir em geral que as obras sejam construidas com a perfeição e solidez necessarias, segundo os preceitos da arte das construções;

9.<sup>o</sup> Submeter á decisão do governo, depois de competentemente informadas, as reclamações das companhias sobre as expropriações necessarias para o establecimento dos caminhos de ferro;

10.<sup>o</sup> No caso de pedido de uma companhia relativo ao levantamento de uma parte do deposito de garantia, ou ao pagamento da subvenção, quando a houver, informar o governo na conformidade do que se achar determinado no respectivo contrato.

§ unico. As direcções de fiscalisação são as competentes para submeter á approvação do governo as regras de provas, a que deverá ser sujeito todo o material, bem como para organizar as instruções que devem guiar o respectivo pessoal no exercicio das suas funcções, estabelecendo a conveniente harmonia na fiscalisação da construcção em geral, e em especial na execução das grandes e pequenas obras de arte, obras accessorias, edificios, etc.

Art.<sup>o</sup> 5.<sup>o</sup> Não obstante as disposições do n.<sup>o</sup> 1.<sup>o</sup> do artigo antecedente, tém os engenheiros directores fiscaes a faculdade de admitir por sua propria auctoridade pequenas alterações ao traçado approvado para melhor acomodar a directriz ao terreno, quando taes alterações sejam reclamadas pelas emprezas concessionarias, e estejam sujeitas ás seguintes condições:

1.<sup>a</sup> Que a directriz se não desvie, nos limites d'essas alterações mais de 200 metros para a direita ou para a esquerda do projecto approvado;

2.<sup>a</sup> Que n'esses limites as inclinações não sejam augmentadas na intensidade ou na extensão; nem os raios de curvas diminuidos;

3.<sup>a</sup> Que da alteração não resulte augmento de despesa para o estado, quando a linha seja por elle subsidiada.

§ unico. No caso de taes concessões ficam os engenheiros obrigados a dar d'ellas immediato conhecimento á direcção geral das obras publicas e minas.

Art. 6.<sup>o</sup> Para o desempenho das suas funcções deverão os directores fiscaes seguir os trabalhos nas suas diversas phases e desenvolvimento, tomando as notas e fazendo colligir os documentos que possam servir para a elaboração do relatorio geral ácerca da construcção das vias ferreas, de cuja fiscalisação se acharem encarregados, o qual deverão enviar ao governo quando estiverem concluidos todos os trabalhos.

§ unico. Independentemente do serviço de que trata este artigo, deverão os directores fiscaes dar de tres em tres meses conta, pela direcção geral das obras publicas e minas, do estado dos trabalhos do caminho de ferro; apresentando ao mesmo tempo as observações que se lhes offerecerem em relação á marcha dos mesmos trabalhos.

Art. 7.<sup>o</sup> Levarão os mesmos engenheiros ao conhecimento da administração superior, segundo as informações que lhes devem fornecer as companhias, as condições technicas dos diversos contratos de empreitada geral e particular, assim como as relativas ao fornecimento dos materiaes.

Art. 8.<sup>o</sup> Quando os directores fiscaes entenderem que os trabalhos dos caminhos de ferro não são feitos segundo as regras da arte; que se não executam conforme as clausulas dos contratos e cadernos de encargos, ou que se procede n'elles de modo contrario ás instruções a que se refere o § unico no artigo 4.<sup>o</sup> d'este regulamento, d'issò avisarão os engenheiros das companhias ou emprezas; devendo em seguida, se o julgarem necessário, intimar ás direcções das companhias a suspensão das obras, e dando imediatamente parte ao governo d'esta resolução.

§ 1.<sup>o</sup> Os trabalhos suspensos d'esta forma não poderão ser continuados senão em conformidade das indicações dos mencionados fiscaes, ou por ordem expressa do governo, que lhes será comunicada.

§ 2.<sup>o</sup> No caso em que as companhias ou emprezas não obedecam imediatamente á intimação de suspensão de que trata este artigo, logo que passem cinco dias a contar da data da intimação terá lugar o procedimento a que se refere o artigo 11.<sup>o</sup> d'este regulamento.

Art.<sup>o</sup> 9.<sup>o</sup> Quando, pela marcha dos trabalhos, se reconhecer que um caminho de ferro não poderá ser aberto á exploração no prazo estipulado no contrato feito com o governo, deverá a direcção fiscal respectiva avisar o engenheiro da companhia, para que este accelere convenientemente a construcção, e fazer subir ao governo as suas observações a tal respeito.

Art. 10.<sup>o</sup> As direcções de fiscalisação deverão informar o governo sobre a necessidade dos artigos que as emprezas pretendam importar livres de direitos, em conformidade com o disposto na portaria de 10 de setembro de 1878 e nos termos das leis, contratos e disposições que regerem sobre o assumpto.

Art. 11.<sup>o</sup> O pessoal technico da fiscalisação, cumpridas que sejam as disposições do § 4.<sup>o</sup> do artigo 5.<sup>o</sup> do decreto de 31 de dezembro de 1864, é competente para levantar autos e ter o demais procedimento que é designado no artigo 6.<sup>o</sup> do referido decreto; bem assim para levantar autos quando sejam infringidas as disposições dos artigos 12.<sup>o</sup>, 13.<sup>o</sup> e 14.<sup>o</sup> e seus paragraphos do mesmo decreto.

§ 1.<sup>o</sup> Os autos de que trata este artigo serão feitos em duplicado, tendo um exemplar o destino marcado no § unico do artigo 6.<sup>o</sup> do decreto já citado; e devendo o outro ser remetido ao engenheiro director da fiscalisação, o qual, no prazo maximo de dez dias, tendo participado imediatamente ao director geral das obras publicas e minas, e não lhe tendo sido comunicada determinação superior em contrario, deverá informar o agente do ministerio publico, sempre que se trate de algum crime ou contravenção prevista nas leis e regulamentos especiaes dos caminhos de ferro ou de offensa dos direitos do estado.

§ 2.<sup>o</sup> Quando, porém, dos factos averiguados pelos ditos autos resultar apenas responsabilidade civil da empreza para com particulares, serão os mesmos autos enviados á empreza para tomar o assumpto na consideração devida, dentro do prazo de trinta dias, passados os quaes, e não estando adoptadas as invocadas providencias, poderão dos mesmos autos ser fornecidas as necessarias copias authenticas aos interessados, a fim de que d'ellas possam servir-se nos tribunais judiciaes, em harmonia com as leis.

Art. 12.<sup>o</sup> As intimações e multas que deverem ter lugar em consequencia das contravenções dos artigos 26.<sup>o</sup>, 27.<sup>o</sup>, 28.<sup>o</sup>, 29.<sup>o</sup>, 31.<sup>o</sup>, 32.<sup>o</sup>, 33.<sup>o</sup>, 34.<sup>o</sup> e 35.<sup>o</sup> do decreto de 31 de dezembro de 1864, serão baseadas nos competentes autos, levantados pelos empregados da fiscalisação, por parte do estado, ou pelos da empreza, quando devidamente juramentados.

## TITULO II

## Obrigações e direitos das empresas

Art. 13.<sup>o</sup> As empresas, sempre que proponham variantes ou quaisquer outras modificações aos projectos aprovados pelo governo, ou tenham a obrigação de elaborar o projecto definitivo para a execução das linhas ferreas, apresentarão os respectivos projectos em duplicado, sendo compostos das seguintes peças:

## Peças graphicas ou desenhos

1.<sup>o</sup> Planta geral do traçado quando a modificação a elle se referir, comprehendendo: a collocação das estações e suas dependências, das obras de arte, das passagens de nível, e em geral de todas as edificações exigidas pelo serviço da linha. Escala 1 : 5000.

2.<sup>o</sup> Perfil longitudinal com indicações identicas ás da planta. Escala a mesma da planta e dez vezes maior para as alturas.

3.<sup>o</sup> Perfis transversaes. Escala de 1 : 200 para os comprimentos e alturas.

4.<sup>o</sup> Desenhos das obras de arte e edificios, devendo compreender os alçados, plantas, cõrtes, diagrammas e mais detalhes necessarios para bem avaliar as modificações propostas. Escalas de 1 : 50 metros a 1 : 200; mas adoptando só rasões simples e decimais como as duas indicadas.

5.<sup>o</sup> Plantas parcellares para as expropriações. Escala de 1 : 1:000.

## Peças escriptas

1.<sup>o</sup> Memoria justificativa e descriptiva em que se desenvolvam todos os calculos que comprovem a resistencia e estabilidade dos edificios e obras de arte propostos, devendo fazer parte da mesma os mappas dos alinhamentos rectos, das curvas, dos traineis e das obras de arte.

2.<sup>o</sup> Medição geral e completa das terraplenagens e de todas as mais obras acompanhada dos mappas de expropriações.

3.<sup>o</sup> Série de preços e orçamento no caso em que, por algum fundamento especial, seja necessário que o governo tome conhecimento da importancia da despesa com as modificações de que se tratar.

Art. 14.<sup>o</sup> Para mais especificadamente regular o disposto nos n.<sup>os</sup> 5.<sup>o</sup> e 8.<sup>o</sup> do artigo 4.<sup>o</sup> d'este regulamento deverão as empresas attender ás instruções que, com respeito a execução das obras de arte, forem oportunamente expedidas pelas respectivas direcções de fiscalisação.

§ 1.<sup>o</sup> As secções de construccion deverão participar ás secções de fiscalisação, com seis dias de antecedencia, o começo de qualquer trabalho de terraplenagens, obras de arte, etc.

§ 2.<sup>o</sup> Nas obras d'arte não poderá a empresa mandar construir fundações, sem que os fiscaes do governo as inspecionem e autorisem no prazo maximo de tres dias, a contar da data do aviso.

§ 3.<sup>o</sup> Na falta do cumprimento do disposto nos §§ 1.<sup>o</sup> e 2.<sup>o</sup>, e quando o respectivo engenheiro director da fiscalisação o julgue necessário, será a empresa intimada para desfazer á sua custa a obra principiada, e se a isso se recusar será a obra desfeita por ordem do mesmo engenheiro, cobrando-se administrativamente da empresa a respectiva importancia; isto independentemente da penalidade comminada no artigo 7.<sup>o</sup> do decreto de 31 de dezembro de 1864, para o crime de desobediencia.

(Continua)

## TARIFAS DOS CAMINHOS DE FERRO

(Vidé os annexos que acompanham este numero)

TARIFA P. H. F. N.<sup>o</sup> 3

Desde junho do anno passado que os passageiros que de Lisboa queriam seguir para França, por Madrid, tinham á sua disposição dois generos de bilhetes, a saber:

Directos, que lhes permittiam, querendo, poderem demorar-se em Madrid, Bayonna e Bordeus, e lhes custavam o preço da tarifa ordinaria de cada linha;

Para Hendaya, que tinham reduccão de preço, mas que não lhes facultavam as commodidades de demora em transito para os que a queriam aproveitar, nem as facilidades da expedição directa de suas bagagens, para os que desejavam seguir sem detenção.

Pela publicação da nova tarifa P. H. F. (Portugal-Hespanha-França) n.<sup>o</sup> 3, de grande velocidade, que principia a vigorar hoje 1 d'abril, todas estas vantagens são reunidas n'un só bilhete, isto é: ao mesmo tempo que o passageiro gosa da importante reduccão de preços

(uns 7\$000 réis em 1.<sup>a</sup> classe e 5\$000 réis na 2.<sup>a</sup>) tem a faculdade de seguir directamente ao seu destino, facturando para elle as bagagens, ou de se demorar em transito tendo até 6 dias para ir de Lisboa a Bayonna, 8 até Bordeus e 10 até Paris, podendo expedir as suas bagagens para as estações em que parar.

E outra commodidade ainda resulta d'esta tarifa, que não deixaremos de notar, tal é a creacão de bilhetes de 3.<sup>a</sup> classe, tambem por preços reduzidos, vantagem de grande importancia para as pessoas que desejam fazer-se acompanhar por creados, ou para as que, desejem seguir directamente n'essa classe e por preço ainda mais modico do que tomndo bilhetes para pontos intermedios.

A nova tarifa era um dos melhoramentos de serviço mais instantemente reclamados das nossas linhas ferreas.

Devemos accrescentar que, em virtude da ultima lei hespanhola, os volumes de bagagem expedidos directamente de Portugal para França, ou vice-versa, são sellados á entrada da fronteira de Hespanha, seguindo em transito por aquelle paiz.

TARIFA P. H. N.<sup>o</sup> 2

Esta tarifa tem por fim crear bilhetes directos e expedição tambem directa de bagagens e cães das estações de Lisboa, Entroncamento, Torre das Vargens e Marvão para as 12 principaes das linhas do norte de Hespanha, ou vice-versa, tendo o preço dos bilhetes consideravel reduccão que aumenta segundo é maior o percurso.

Os preços para Irun e Hendaya são os mesmos que já existiam.

Ha muito que se sentia a falta de uma combinação entre as estações portuguezas e as da importante companhia do norte de Hespanha; esta tarifa vem preencher esta lacuna e com vantagem do publico, vista a reduccão dos preços que chega n'alguns casos a 25 por cento.

## Caminhos de ferro de Mormugão

## LIGAÇÃO COM A LINHA DO SUL DE MAHRATTA

Segundo dizem as folhas da India ingleza, teve logar o mez passado a ligação d'estas duas linhas em Castle Rock.

No dia 1.<sup>o</sup>, proximo das 10 horas da manhã, chegou alli, em comboio especial, procedente do Belgaum, o governador da India ingleza, a encontrar-se com o governador geral da India portugueza que para alli se dirigira pela linha de Mormugão.

Depois das apresentações e ceremonias do estylo em tais casos, trocaram-se varios discursos concernentes ao acto, nos quaes, por parte do representante da Inglaterra, foram feitos os maiores elogios a Portugal, exaltando-se os merecimentos dos que n'este paiz tinham contribuido para a realisacão de tão importante obra, e especialisando o nosso fallecido estadista Antonio Augusto d'Aguiar.

O nosso governador, agradecendo, disse que, interpretando os sentimentos da nação que representava, se congratulava em que as relações entre Inglaterra e Portugal se mantivessem sempre amigaveis e firmes, como até então, para o que, pela sua parte, envidaria todos os esforços.

Na ligação das duas linhas via mais um laço unindo a dois povos que desde tantos annos se podiam considerar irmãos.

Servio-se um explendido *lunch* em que se levantaram brindes á rainha imperatriz, á familia real portugueza, aos membros dos governos inglez e portuguez que tinham trabalhado em obra tão grandiosa, e finalmente foram freneticamente saudados os engenheiros que a tinham levado a cabo, os quaes todos se achavam presentes.

Todos estes discursos e brindes foram feitos em frances.

Ligaram-se então os dois comboios especiaes, formando um só, e tomando logar n'elle as pessoas que se achavam oficialmente presentes á cerimonia, percorreu-se a linha de Mormugão.

O jornal *The Times of India* de que extractamos esta noticia, accrescenta as lisongeiras palavras que vamos traduzir, dando uma ideia da nossa linha:

«Se alguma vez a engenharia tem tido occasião de manifestar a sua importancia, foi, por certo, esta uma das em que melhor se demonstrou de uma maneira concludente e brillante que para ella não ha impossiveis.

«A execução d'aquelle obra grandiosa não podia ser confiada a mãos mais habéis que as do engenheiro que a dirigiu, o sr. E. Sawger 1.º engenheiro e principal agente da companhia portugueza, acompanhado do seu habilissimo pessoal.

«Para dar uma ligeira ideia das difficuldades que houve a vencer, bastará dizer que, n'uma tão curta distancia, ha doze tunneis que medem entre 150 e 838 pés inglezes de comprido, cada um, formando assim uma extensão total de 5:209 pés.

«Estes tunneis são todos abertos em rocha.

«Os desaterros para a execução d'estes tunneis pre-fazem uma capacidade de 72:054 pés cubicos.

«Além da importancia commercial d'esta nova linha, offerece ella, aos amadores de paisagens e bonitos pontos de vista, o ensejo de admirarem uma das mais formosas regiões do mundo.

«O porto de Mormugão offerece grandes attractivos ao commercio, e é fóra de duvida que dentro em pouco as suas vantagens serão reconhecidas pelos negociantes de Bombaim especialmente, e por outros em geral.

«*To traders the port of Mormugão offers lange attractions, and there is not much doubt but that they will soon be taken advantage of, by Bombay merchants particularly, and others generally.*

«Ha 6 annos aquelle porto offerecia um aspecto bem diferente do de hoje. Então, nem sequer um pequeno barco podia carregar ou descarregar entre os rochedos; hoje, um paquete de 4:000 tonelladas pode alli fundear afoutamente.

«Mormugão está situado ao sul de Panjim; o quebra mar da entrada já tem a extensão de 1:200 pés e terá 2:000 quando estiver concluido.

«Do lado de éste do quebramar ha um caes de 1:150 pés d'extensão, ao qual podem atracar trez vapores dos maiores. Este quebramar foi construido com blocos, pesando de 40 a 50 tonelladas cada um, formados de pedra, areia e cimento. O caes é construido da mesma forma.

«Vão construir-se 6 grandes armazens para alojamento de mercadorias, e já sahiram de Inglaterra para alli alguns guindastes de diferentes forças, podendo um levantar massas de 25 tonelladas.

«A linha do caminho de ferro corre ao longo do caes, o que facilita extraordinariamente o movimento das mercadorias.»

Tudo isto é obra da companhia portugueza, e a folha ingleza a que nos estamos referindo dá mais di-

versos detalhes, tecendo os maiores elogios ao nosso paiz.

Depois na viagem na linha houve um grande banquete no velho palacio de Mormugão, e em seguida um baile que terminou de madrugada.

O palacio achava-se illuminado a luz electrica.

## COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

### RELATORIO E CONTAS DA DIRECCÃO

Gerencia de 1887

DECIMO QUINTO ANNO SOCIAL

(Continuado do n.º 1)

REPARTIÇÃO TECHNICA

*Movimento.*—Percorrem os nossos carros durante o anno 2.704:843 kilometros, isto é, mais 188:422 do que no anno anterior, provindo o augmento não só do maior serviço nas vias ferreas, como do maior serviço a pontos da cidade onde não ha essas vias.

Venderam-se nos nossos carros 4.648:844 bilhetes ou menos 338:721 do que no anno anterior. Foram porém tomados durante o anno 4:568 bilhetes pessoaes, isto é, mais 2:063 do que no anno antecedente.

Augmentou o numero de bilhetes pessoaes e, como era regular, diminuiu o numero de bilhetes vendidos nos carros. Notareis a diferença nos bilhetes de 80 réis. A circunstancia de se haver estabelecido em Santo Amaro, o limite das carreiras que era em Alcantara; o movimento extraordinario em maio do anno anterior, o enfraquecimento da concorrencia para a feira de Belem, pelas razões já dadas; e finalmente, aquella grande diferença de bilhetes pessoaes, dão a rasão da diminuição n'aquelle classe de bilhetes.

Observaremos porém, que o numero de passagens nos carros é muito diferente. Reduzindo á mesma unidade de bilhete annual as diferentes classes de bilhetes pessoaes, e calculando que seja de duas apenas o numero de passagens por bilhete pessoal em cada dia, teremos: no anno de 1886, 6.506:695 passagens, e no anno de 1887, 6.992:144, isto é, uma diferença para mais, em 1887, de 485:449 passagens, como não poderia deixar de succeder, visto ser maior o rendimento das linhas.

No intuito de melhorar o serviço em nossos carros, estabeleceremos os revisores, e os factos parecem demonstrar a sua utilidade, como haviamos previsto.

Importaram os gastos do movimento em 85.475:422 réis, isto é, mais 4:457:744 réis do que no anno anterior, sendo essa diferença justificada pelo augmento do servico.

Fez-se regularmente a nossa exploração, não tendo havido reparo algum feito á nossa companhia por parte da fiscalisação superior, á qual ella está sujeita.

### Segunda secção,—Material e obras

*Construcção de linhas.*—Em 31 de dezembro de 1886 estavam assentes 38:964,3 metros correntes de vias ferreas, no valor de 255:583:7095 réis, á razão de 6:559,42 réis por metro.

Construiram-se no decurso do anno as linhas na rua Vieira da Silva, ligando a rua Vinte e Quatro de Julho com a estação do caminho de ferro em Alcantara; a linha de Algés a S. José do Ribamar; um desvio no largo de S. Paulo; ao todo 1:276:4 de via ferrea, na importancia de 4:455:642 réis.

Ficaram pois no fim do anno assentes 40:240:7 de via ferrea na importancia de 260:038:737 réis, á razão de réis 6:462,82 por metro: sendo na actual area da cidade 39:539,2 em um trajecto de 21:754,63 metros, e fóra d'ella 701:5 em um trajecto de 599:1, notando que se achavam assentes 210,2 fóra da via publica, dentro da estação do caminho de ferro em Alcantara.

*Edifícios e terrenos.*—Era o valor dos nossos edifícios e terrenos, no fim do anno, na importancia de 259:774:742 réis, isto é, de mais réis 1:451:457 do que em igual dia do anno anterior.

A vedação ao sul da estação de Santo Amaro, a construcção de dois telheiros, e outras obras na mesma estação são o motivo d'esse augmento.

*Carruagens.*—Possuia a companhia em 31 de dezembro de 1886, 146 carruagens, no valor de 111:443:791 réis. Adquirida mais uma carruagem no valor de 465:700 réis, ficaram no fim do anno 147, na importancia de 111:909:491 réis.

*Móveis, utensílios e ferramentas.*—Importavam no fim do anno em 20:876:597 réis, isto é, em menos 23:251 réis do que no anno anterior.

*Officinas.* — *Via e obras.* — As officinas, via e obras, produziram obra nova e reparações na importancia de 47:652\$665 réis.

Os saldos representando o valor do material a seu cargo no fim do anno, eram: em via e obras 1:164\$044 réis, e nas officinas 5:105\$490 réis, avultando n'esta verba cinco carruagens em construção.

*Conservação do material.* — Custou a conservação do material fixo e circulante réis 41:417\$499, isto é, menos 5:892\$035 réis do que no anno anterior.

As diferenças mais importantes são na reparação dos edifícios e das carruagens, as quaes tinham sido excepcionaes no anno anterior, como dissemos no ultimo relatorio.

Avulta n'esta conta a despesa com a conservação das calçadas a qual se elevou á importante somma de 9:513\$771 réis.

### Terceirá secção

*Cavallariças.* — Despendeu-se pela conta de cavallariças a quantia de 126:138\$140 réis ou mais 6:097\$968 do que no anno anterior.

Cresceu em absoluto a despesa porque a existencia media diaria dos animaes foi de 992, ou mais 59 do que no anno anterior, mas a despesa media por animal baixou, pois foi de 363,2 réis por cada um, ou menos 3,39 réis do que no anno anterior.

*Gado.* — Existiam no fim do anno de 1886, 986 animaes ao preço medio por cada um de 116\$759 réis, e todos no valor de réis .....

115:125\$002

Adquiridos durante o anno 126, ao preço medio de 109\$678 réis, e todos no valor de réis .....

13:819\$500

Deduzindo o valor de 98 animaes saídos por morte e venda, cada um ao preço medio de réis 118\$533, e todos no valor de réis .....

128:944\$502

É o total .....

11:616\$315

É a diferença .....

117:328\$187

A qual representa a importancia dos animaes existentes no fim do anno em numero de 1:014, ao preço medio de 115\$708 réis.

A perda por morte e venda dos animaes foi de 9:827\$7915 réis, isto é, de menos 1:058\$874 réis do que no anno anterior.

*Trabalho do gado.* — O percurso medio diario do animal em efectivo serviço foi de 21:452 metros.

No anno anterior havia sido de 21:326 metros.

*Alimentação do gado.* — Distribuiram-se no decurso do anno 362:317 rações, no valor de 95:016\$314 réis, custando cada uma, termo medio, 262,246 réis.

No anno anterior haviam sido distribuidas 340:445 rações, no valor de 90:829\$727 réis.

Cresceu em absoluto o numero das rações e a sua importancia; contudo o preço medio de cada uma foi inferior em 4,551 réis, provindo esta diferença principalmente do modo da sua composição.

*Arreios.* — Importavam no fim do anno em 10:874\$250 réis, isto é, em mais 689\$990 réis do que no anno anterior.

### Quarta secção

*Veterinaria.* — Importou a despesa a cargo d'esta secção em 2:758\$270 réis, ou mais 261\$095 réis, do que no anno anterior, sendo a despesa media por animal de 183,62 réis, ou menos 8,48 réis do que no anno anterior.

O numero dos animaes doentes, termo medio, em cada dia foi de 40 ou 4,03 por cento sobre a media diaria dos existentes, tendo sido no anno anterior de 35 ou 3,75 por cento.

A perda por morte foi em numero de 40 ou 4,03 por cento, tendo sido no anno anterior de 27, ou 2,89 por cento. Não é exagerada a percentagem na mortalidade; no entretanto para ella contribui a epizootia de gripe, que começou a grassar em nosso gado no meado de outubro.

Esta epizootia, porém, causou-nos prejuizo, não tanto pela mortalidade, como pelo grande numero de animaes que ao mesmo tempo foram afectados; mas, felizmente, acha-se quasi extinta.

### SITUAÇÃO ECONOMICA

Em 31 de dezembro de 1887, estava applicada por conta do capital a quantia de 900:876\$781 réis, distribuida pela fórmula seguinte:

#### CAPITAL FIJO

Concessões .....	50:000\$000
Construção de linhas.....	260:038\$737
Edifícios e terrenos .....	259:774\$742
Carruagens .....	111:909\$491
Instalações electricas .....	10:272\$315
Gado .....	117:328\$187
Arreios .....	10:874\$250
Moveis, utensilios e ferramentas .....	20:876\$597
	841:074\$319

Transporte..... 841:074\$319

#### CAPITAL CIRCULANTE

Caixa .....	1:740\$120
Depositos .....	22:354\$848
Celleiros .....	29:437\$960
Officinas .....	5:105\$490
Via e obras .....	1:164\$044
	59:802\$462

Total..... 900:876\$781

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

É a diferença..... 300:876\$781

A qual se acha applicada alem do capital realizado.

Esta diferença está representada no nosso passivo pelas seguintes verbas:

Fundo de reserva.....	81:000\$000
Caixa de soccorros .....	2:765\$610
Dividendos a pagar .....	2:426\$450
Contribuições a pagar.....	1:524\$674
Contas correntes.....	127:978\$774
Bilhetes pessoaes (1888).....	64:267\$500
Ganhos e perdas .....	20:913\$773
	300:876\$781

Total .....

Estavam pois applicados no fim do anno por conta do capital mais 30:633\$075 réis do que no anno anterior, tendo sido aumentado o capital fixo em 19:464\$038 réis, e o capital circulante em 11:169\$037 réis, como fica explicado.

#### LUCROS

Foi o rendimento geral do anno de 343:171\$594 réis, a despesa de 303:063\$147 réis e o lucro de 40:108\$447 réis.

No anno anterior havia sido o rendimento de 336:034\$856 réis, a despesa de 297:092\$523 réis, o lucro de 38:942\$333 réis.

A relação da despesa para o rendimento foi de 88,313 por cento, tendo sido no anno anterior de 88,411 por cento.

O rendimento por kilometro-carro foi de 126,882 réis, tendo sido no anno anterior de 133,536 réis.

A despesa em relação á mesma base foi de 112,044 réis, tendo sido no anno anterior de 118,061 réis.

Augmentou, pois, o nosso rendimento, mas não tanto quanto o permitia o largo desenvolvimento dado aos nossos serviços, em razão das circumstancias extraordinarias que atravessámos.

Augmentou igualmente a despesa em absoluto, porém, em relação ao kilometro-carro, verdadeira base da sua apreciação, atingiu o limite mais baixo a que tem chegado desde a fundação da companhia.

Alem dos lucros do anno, ha o saldo dos lucros do anno anterior na importancia de 4:805\$326 réis, sendo portanto, o total desses lucros na importancia de 44:913\$773 réis.

Tendo sido já distribuidos por conta do dividendo annual, réis 24:000\$000, resta a diferença na importancia de réis 20:913\$773, saldo da conta de ganhos e perdas.

#### PROPOSTAS

1.<sup>a</sup>

É aprovado o dividendo do primeiro semestre de 1887, já distribuido á razão de 2\$400 réis por acção, 4 por cento na importancia total de 24:000\$000 réis.

2.<sup>a</sup>

É assim distribuido o saldo da conta de ganhos e perdas em 31 de dezembro de 1887, na importancia de 20:913\$773 réis:

Dividendo do segundo semestre de 1887, á razão de 1\$200 réis por acção (2 por cento).....	12:000\$000
Contribuições .....	3:600\$000
Fundo de reserva .....	3:000\$000
Conta nova de ganhos e perdas .....	2:313\$773
	20:913\$773

3.<sup>a</sup>

É concedido este anno á associação dos empregados da companhia carris de ferro de Lisboa o subsidio de 300\$000 réis, o qual será pago pela caixa de soccorros da companhia.

Companhia carris de ferro de Lisboa, em 30 de janeiro de 1888.

#### OS DIRECTORES

Henrique de Maya Cardoso.

Joaquim Pires de Sousa Gomes.

Duarte Augusto d'Abrantes Bizarro, relator.

## INDUSTRIAS PORTUGUEZAS

## AS COMPRESSORAS WHITMAN

Uma das mais uteis e mais interessantes machinas que a Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza tem introduzido em o nosso mercado é, sem duvida, a compressora de palha, feno e lã, inventada pelo sr. Whitman e a cujas experiencias se procedeu ha pouco na presencia de Suas Altezas Reaes, ministerio, etc.

D'ella se ocuparam com interesse varios dos nossos collegas, em minuciosos artigos, dando a sua descripção, que passamos a fazer, acrescentando-lhe os calculos que nos fornece pessoa competentissima no assunto.

São duas as machinas de que se fez a experientia. Em qualquer d'ellas a palha, o feno ou a lã, introduz-se por uma pequena abertura, no alto da machina, e é comprimida por meio de pressão dada, na machina movida por força animal, por uma alavanca que obedece ao movimento de meia rotação effectuada pela lança do carro, e na que trabalha a vapor, por meio da rotação da roda motriz.

A palha, impellida pela propria pressão, vai sahindo pelo outro lado da machina, tão comprimida que um panno regular de palha, que pesa 55 kilos e occupa pelo menos o espaço de 8 metros cubicos, fica reduzido ao volume de menos de um metro.

A machina movida a vapor pode fazer 400 a 600 fardos de 55 kilos em 10 horas, e para calcularmos a sua utilidade, basta apreciar qual a despeza que tem e em quanto importa cada fardo:

3 homens a 400 réis .....	1\$200
1 fogueiro.....	\$600
250 kilos de carvão .....	1\$125
Sebo, azeite, etc. ....	\$250
Arame .....	6\$000
Agua, 2 <sup>m3</sup> .....	\$400
Total, réis.....	9\$575

Isto é, approximadamente 24 réis por fardo, se forem 400, ou apenas 16 réis, se o trabalho produzir 600 em 10 horas.

Ainda adoptando o minimum de producção, podem-se fazer em 60 dias 24:000 fardos com 1.320:000 kilos e se calcularmos a maxima producção teremos em igual tempo 3:600 fardos com 2.180:000 kilogrammas.

A prensa de força animal produz 15 fardos por hora, e a sua despeza é tambem muito reduzida, consistindo apenas no sustento do gado, de cocheiro e tres operarios.

As vantagens que estas machinas offerecem são enormes.

A primeira é que os fardos ficam perfeitamente incombustiveis, como se provou na experientia, chegando-se a rodear de labaredas um d'elles, sem que ardessem mais que pequenas pontas da palha.

Depois a facilidade de contagem e arrumação, visto que os fardos formam todos um cubo de eguaes dimensões,

Finalmente a reducção do espaço que ocupam, não exigindo, por isso, mais que um pequeno armazem para deposito de uma grande quantidade de palha, e tornando-se de muita utilidade para o transporte em caminhos de ferro, carros de viação ordinaria, etc.

## NECROLOGIA

## MIGUEL CARLOS CORREIA PAES

Registrados com profundo sentimento o passamento d'este distinto engenheiro, antigo chefe da exploração dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, e ultimamente director das obras publicas do districto d'Evora.

Foi um trabalhador incessante, deixando alguns volumes escriptos sobre o engradecimento de Lisboa, brilhante sonho que lhe animou a existencia até os seus ultimos momentos.

## FRANCISCO D'OLIVEIRA CHAMICO

Finou no dia 21 este respeitavel cavalheiro cujo nome andava de ha muito ligado ás mais importantes empresas portuguezas, como o Banco Ultramarino, de que elle foi fundador, a Companhia Real dos Caminhos de ferro portuguezes, da qual era administrador, e varias outras companhias em que, pela sua intelligencia, exerceu sempre elevados cargos.

Foi tambem deputado pelo Porto mas, desgostoso das luctas politicas, retirou-se á vida commercial e financeira, onde o seu nome foi sempre dos mais respeitados.

N'elle perdemos um amigo que devéras estimavamos.

## NOTAS VARIAS

Como o seu titulo o indica terão logar n'esta secção os assumptos avulsos que, nos jornaes scientificos ou de especialidade, se publicam sob o titulo de «Chronica».

Os factos historicos estrangeiros, as novas descobertas industriaes, e todas as pequenas noticias que se relacionem com os *caminhos de ferro, portos, correios, telegraphos, minas commercio e navegação*, e que, portanto, não constituam secção especial serão dadas n'esta, tão por complecto quanto possivel.

A que hoje damos serve de exemplo da maneira cuidadosa porque trataremos esta secção.

## CHRONOLOGIA DOS CAMINHOS DE FERRO

*Les Annales Industrielles* publicaram ha tempos as seguintes datas como as da inauguração dos caminhos de ferro em cada paiz :

Inglaterra	Stockton - Carlton	27 de Setembro	de 1825
Austria		30 "	" 1828
Franca		1 " Outubro	" 1828
Estados Unidos		28 " Dezembro	" 1829
Belgica		3 " Maio	" 1835
Allemania		7 " Dezembrô	" 1835
Ilha de Cuba			1837
Russia		4 " Abril	" 1838
Italia		Setembro	" 1839
Suissa		15 " Julho	" 1844
Jamaica		Novembro	" 1845
Hespanha		24 " Novembro	" 1848
Canadá		Maio	" 1850
Mexico e Perú			1850
Suecia			1851
Chili			1852
India		18 de Abril	" 1853
Noruega		Julho	" 1853
Portugal	(1850)		1854
Brazil		21 " Abril	" 1854
Victoria (Australia)		14 " Setembro	" 1854
Colombia		28 " Janeiro	" 1855
Nev-South Wales		25 " Setembro	" 1855
Egypto		Janeiro	" 1856
Natal		2 " Junho	" 1860
Turquia		4 " Outubro	" 1860

Argentina 57

Sem negarmos a auctoridade ao nosso illustrado collega parisiense devemos, contudo notar, que ha manifestos enganos n'estas indicações, certamente extraídas de qualquer relação menos exacta.

As linhas portuguezas não começaram a sua exploracão em 1854 como ali se attribue, mas em 29 de outubro de 1856 pela inauguração do primeiro troço da linha de leste, entre Lisboa e Carregado.

Tambem as linhas francezas não foram inauguradas nas epochas que se fixam.

Nos interessantes artigos que o *Journal des Chemins de fer*, de Paris, tem publicado a propósito do cincoentenario dos Caminhos de ferro, affirma este nosso auctorizado collega que a primeira linha ferrea aberta á exploração de passageiros e mercadorias em França, foi a de Saint-Étienne a Lyon em julho de 1832.

Tambem não se nota a data da inauguração dos caminhos de ferro na Republica Argentina que foi em 30 de agosto de 1857, não nos parecendo que devesse ficar ignorada uma nação que conta hoje mais de 7:000 kilometros de vias ferreas.

Podemos accrescentar que o primeiro caminho de ferro que se construiu e explorou no mundo foi o de Stochton a Darlington, na Inglaterra, tendo a concessão sido feita pelo parlamento em 19 de abril de 1821 e a linha, que tinha 60 kilometros, abriu á exploração em 27 de setembro de 1825, como acidzsmaei.

### SUBSCRIÇÃO NACIONAL

Tendo a *Gazeta dos Caminhos de ferro* comparecido na reunião da imprensa, realizado no dia 25, na sala da benemérita Sociedade de Geographia de Lisboa, a convite do nosso collega *Jornal da Noite*, com o fim de se constituir uma commissão de soccorros para as famílias das victimas do desastroso incendio do theatro Baquet do Porto, em a noite de 20 do corrente, recebemos da commissão ali nomeada a seguinte

### CIRCULAR

*Sr. L. de Mendonça e Costa*

*Presado Collega*

*A Comissão Executiva da Imprensa, no humanitario intuito de acudir ás victimas do terrivel incendio do Baquet do Porto, resolveu abrir uma subscricção publica em todo o paiz, até o dia 30 de abril, de 100 réis por pessoa.*

*Com este fim se dirige a commissão a V., como a todos os seus collegas da imprensa portugueza, para que se digne abrir e receber no seu jornal esta subscricção.*

*Antecipadamente agradecida a commissão tem a honra de se subscrever*

*De V. etc. Presidente, Luciano Cordeiro—Secretarios, Fernando Pedroso—Magalhães Lima—Vogaes, Alberto Pimentel—Antonio Castanheira—Antonio de Castilho—Assis de Carvalho—Baptista Borges—Carlos Lobo d'Avila—Hygino de Mendonça—Urbano de Castro.*

Para corresponder a este appello, começámos por sollicitar a esmola de todos os nossos amigos empregados de caminhos de ferro, com os quaes mais directamente estamos em relações, e a maneira como todos responderam ao nosso pedido, ao mesmo tempo que honra esta folha, escolhida, por elles, como jornal da especialidade, para, por seu intermedio, enviarem a sua esmola, prova exhuberantemente os sentimentos caridosos d'esta numerosa classe.

Miguel Queriol.....	100	Francisco N. d'Araujo..	100
Amelia de F. Queriol..	100	Francisco J. B. e Araujo	100
Magdalena Queriol....	100	Justina M. de Araujo...	100
L. de Mendonça e Costa	100	Manoel Guimarães....	100
Sua familia.....	300	Marianna Guimarães...	100

Amelia Guimarães.....	100	L. Toulson e sua mulher	200
Adolpho Rosendo .....	100	José V. Monteiro.....	100
A. C. Rosendo Junior..	100	Sua mulher.....	100
A. L. Gama e sua mãe.	200	Francisco M. B. Chagas	100
Raphael d'Almeida....	100	F. B. Pinto Saraiva...	100
Sua mulher e filhos....	300	S. J. Peixoto.....	100
Carlos Barrilaro.....	100	Sua mulher e filho....	200
Sua mulher.....	100	J. M. ....	100
Enrique Barrilaro....	100	J. C. Botelho Pimentel.	100
Sua mulher.....	100	Eduardo Mello.....	100
Caetano José Pacheco.	100	Eduardo Nogueira.....	100
Daniel dos S. Soares..	100	A. Alvarez.....	100
Maria dos S. Soares...	100	Antonio Seabra.....	100
Antonio Pedro Soares.	100	Julio Ferreira.....	100
G. Cid.....	100	Francisco Ruiz.....	100
José Philippe da Costa..	100	R. Salmon.....	100
Joaquim José P. Falcão	100	Maia.....	100
G M. B. Fonseca.....	100	David da Silva.....	100
A. S. Brandão e mulher	200	A. Vannin.....	100
Julio Gama.....	100	Joaquim Castro.....	100
Mulher e 2 filhas....	300	J. Avila.....	100
Francisco Simas.....	100	Manoel José Dias.....	100
Julio Monteiro.....	100	Luiz M. de Carvalho..	100
Mulher e filho.....	200	Pedro Sanches Navarro	100
A. Guedes e mulher...	200	A. Ferro.....	100
L. d'Almeida e mulher	100	Sua familia.....	200
A. D. d'Azevedo.....	100	Francisco d'Andrade..	100
M. A. Fernandes.....	100	Leopoldo O'Donnell..	100
A. Augusto d'Oliveira.	100	H. May Figueira.....	100
E. A. R. Alves.....	100	Alfredo Lamas.....	100
D. J. de Miranda.....	100	Abel Gouvêa.....	100
Vicente Lemos.....	100	A. M. Pinheiro.....	100
A. E. Marrocos.....	100	A. A. Lemos.....	100
A. P. dos Santos.....	100	Henrique O'Donnell..	100
C. de Carvalho.....	100	A. Bandeira.....	100
Francisco Ramos .....	100	Francisco Romero....	100
L. Cunha.....	100	Augusto Costa.....	100
José Jardim.....	100	Manoel Mendes.....	100
J. Ferreira e mulher...	200	Ruy R. de Andrade...	100
Adelino Santa Ritta...	100	Francisco C. d'Almeida	100
Luciano Cunha.....	100	Luiz Ferreira.....	100
F. Freire e familia...	300	Pedro Lencastre.....	100
A. Goncalo e familia..	200	José Carlos Morão....	100
Daniel José Cardoso...	100	A. Vasconcellos Porto	100
J. da Silveira Ramos..	100	J. Guerreiro.....	100
Constantino Jobling..	100	José Vasconcellos e Sá	100
Alberto Lopes Pacheco	100	J. Xavier da Silva.....	100
Angelo de F. Centazzi.	100	Henrique d'Almeida...	100
Julio Moura.....	100	Frederico Lemos....	100
Puyaubreau.....	100	Antonio M. Trindade..	100
F. Abreu mulher e filha	300	J. Garcia Gomes.....	100
J. Garcia.....	100	C. Monçao.....	100
Camillo Thirobois...	100	Luiz Ramos.....	100
Alredo Krus.....	100	João S. Reis.....	100
Fereal.....	100	Augusto Lamarão....	100
H. Monteiro.....	100	Antonio R. Blanco...	100
V. S. Vasconcellos...	100	Antonio Silvano....	100
D. E. Moreau.....	100	Miranda.....	100
J. E. Airoles.....	100	Alberto Vieira.....	100
A. Tellier.....	100	Arthur Silvano.....	100
H. Poeymireau.....	100	Reis.....	100
J. Moreau.....	100	Reynaud.....	100
Manuel de Aguilar...	100	H. Correia.....	100
Gimenes .....	100	E. Reynaud.....	100
D. Gonçalves.....	100	Julio S. Larcher...	100
R. Emile Moreau.....	100	J. V. Barbosa.....	100
José D. do Amaral...	100	Braamcamp Freire...	100
Alfredo Amaral.....	100	A. de S. Vasconcellos.	100
Carlos Amaral.....	100	Pedro Diniz.....	100
Ricardo Guimarães....	100	C. Lamarão.....	100
José Sanches.....	100	Marrocos .....	100
J. P. Reis .....	100	Gonçalves.....	100
Ph. Vandevalde.....	100	Ignacio Paiva Raposo.	100
Sua mulher e filha....	200	Marques .....	100
Demetrio Ruiz.....	100	Francisco Brandão...	100
Sua filha.....	100	J. Costa.....	100
Alfredo Ferreira.....	100	D. J. Lencastre.....	100
Sua mulher.....	100	Emygdio Cardoso...	100
M. C. T. de Mello....	100	Antonio Marques....	100
José A. Pinhão Costa..	100	Pato Moniz .....	100
Alfredo de C. Pereira..	100	S. Galvão.....	100
Domingos D. Junior...	100	J. Mongiardim.....	100
Antonio da Rocha Paris	100	A. Freire .....	100
Luiz Neumayer.....	100	Jeronymo Carvalho...	100
Joaquim de Mello.....	100	Somma 20\$000	

(Continua)

## Cotações de titulos de Caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e Paris

BOLSAS	Maior cotação desde 1 de janeiro	DIAS													
		15	16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	30	31
<b>De Lisboa</b>															
Acções C. R. Port.	113.900	..	..	113.500	..	..	..	..	113.500	..	113.500	113.500	113.500	..	113.500
Obrig. " "	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Acções Beira Alta	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Obrig. " "	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Acções C. Nacional	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Obrig. " "	83.000	82.600	82.600	82.600	82.700	..	82.800	..	..	82.600	83.000	..	..	..	82.700
" Atrav. Africa	76.000	72.700	75.000	75.000	..	..	..	75.000	..	..	75.000	75.000	..	..	75.000
Acc. Carris Lisboa	64.200	..	..	..	..	..	..	..	..	64.000	64.200	..	..	..	..
" Asc. Mechan.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
<b>De Paris</b>															..
Acções C. R. Port.	640	630	630	625	630	630	630	630	630	630	635	630	630	..	..
Obrig. " "	345	343	342,75	343	342,50	342,75	342	343	344	342,75	340	342,50	340	342	..
Acções Beira Alta	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
" M. C. P.	203,75	198,75	..	..	200	195,75	..	..	200	203,75	200	..	..	..	..
Obrig. " "	332,50	332	..	332,50	330	332,50	333	332,50	332	332	332,50	..	..	331	..
Acc. Norte Hesp.	305	285	285	285	286,25	282,50	..	280	275	275	266,28	268,75	273,78	..	..
Obrig. id. 1.ª serie	385	380,50	382	381	381	381	380	..	..	..	..	..	..	..	..
Acc. M. Z. A. ....	265	246,25	245	245	245	248,75	248,75	..	245	245	245	237,50	..	..	..
" Andaluzes....	322	..	..	..	285	280	280	..	..	..	..	..	..	..	..
" Lombardos..	187,50	165	163,75	166,25	165	163,75	166,25	165	162,50	162,50	162,50	165,50	..	..	..

## RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERÍODO DE EX- PLORAÇÃO	RECEITAS NO PERÍODO						DIFERENÇA				DESDE 1 DE JANEIRO	
		1888			1887			A MAIS		A MENOS		1888	1887
		KIL	TOTAES	KILO- METRI- CAS	KIL	TOTAES	KILO- METRI- CAS	TOTAES	KILO- METRI- CAS	TOTAES	KILO- METRI- CAS	1888	1887
PORUGAL			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Leste e Norte	5 a 11 Março	506	45.500.000	89.921	506	42.700.000	84.387	2.800.000	5.534	..	..	444.000.000	433.060.000
	12 a 18 "	"	42.100.000	83.201	"	41.600.000	82.213	500.000	988	..	..	480.100.000	474.660.000
Ramal de Cac.	5 a 11 "	72	820.000	11.388	72	1.510.000	20.972	..	..	690.000	9.584	8.660.000	13.550.000
	12 a 18 "	"	1.060.000	14.722	"	1.400.000	19.444	..	..	340.000	4.722	9.720.000	14.950.000
" " Coim.	5 a 11 "	2	140.000	70.000	2	120.000	60.000	20.000	10.000	..	..	1.610.000	1.385.000
	12 a 18 "	"	190.000	95.000	"	150.000	75.000	40.000	20.000	..	..	1.800.000	1.435.000
Cintra-Torres	5 a 11 "	74	4.524.650	61.143	74	..	..	..	..	..	..	31.646.840	..
	12 a 18 "	"	3.818.620	51.602	"	..	..	..	..	..	..	35.465.460	..
Tor. ss F. Alf. <sup>los</sup>	5 a 11 "	97	1.478.490	20.486	97	..	..	..	..	..	..	12.386.600	..
	12 a 18 "	"	1.515.980	19.979	"	..	..	..	..	..	..	13.865.090	..
Sul e Sueste...	19 a 25 Fever.	335	9.323.310	27.830	315	9.223.240	27.532	100.070	298	..	..	78.215.635	85.278.855
	26 Fever. a 3 Mar.	"	8.683.250	25.920	"	9.316.620	27.810	..	..	633.370	1.890	86.898.885	94.595.475
Minho e Douro.			..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Beira-Alta ....	26 a 4 de "	253	7.562.435	29.891	253	5.348.675	21.141	2.213.760	8.750	..	..	58.903.164	48.145.457
	5 a 11 "	"	5.316.054	21.012	"	5.838.745	23.078	..	..	522.691	2.066	64.219.218	53.984.202
Porto á Povoa ..	4 a 15 Janeiro	57	2.226.910	39.068	57	2.018.840	35.418	208.070	3.650	..	..	2.226.910	2.018.840
	16 a 31 "	"	2.394.240	42.004	"	2.192.520	38.465	201.720	3.539	..	..	4.621.150	4.211.360
Guimarães ....	19 a 25 Fever.	34	659.380	19.394	33	605.275	18.341	54.105	1.053	..	..	6.298.905	4.638.815
	26 Fever. a 3 Mar.	"	653.620	19.224	"	570.825	17.298	82.795	2.296	..	..	6.952.525	5.209.640
Carris de Lisboa	1 a 15 de Março	"	8.541.360	..	"	8.119.480	..	421.880	..	..	..	120.875.790	103.145.870
Ascensores....			..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
HESPAÑHA			Pesetas	Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte.....	26 Fever. 3 de Mar.	2743	826.854	307.03	2743	1.020.312	400.78	..	..	252.458	93.75	8.935.742	10.381.689
	4 a 10 "	"	908.650	335.29	"	1.279.820	474.50	..	..	371.173	139.21	9.994.727	11.660.91

## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO  
PORTUGUEZES

2.º SORTEIO

Obrigações de 4 por cento d'esta companhia sorteadas em sessão publica de 22 de março para amortisação correspondente ao 1.º de julho de 1888:

1.891 a 1.900 — 28.891 a 28.900 — 29.891 a 29.900  
— 30.261 a 30.270 — 31.751 a 31.760 — 52.931 a 52.940  
— 68.981 a 68.990 — 73.931 a 73.940 e 84.611 a 84.620.

Obrigações d'esta companhia emitidas para a construção do caminho de ferro da Beira Baixa, sorteadas em sessão de 22 de março para amortisação correspondente ao 1.º de julho de 1888.

De 2.000 marcos ou réis 450.000 — 721, 1.507, 2.284, 3.846, 8.592.

De 400 marcos ou réis 90.000 — **39.691** — 694 — 702 — 801 — 802 — 803 — 804 — 805 — 811 — 814 — 819 — 837 — 838 — 875 — 881 — 886 — 958 — 965 — 966  
**40.709** — 729 — 796 — 804 — 847 — **41.000**  
— 506 e 848.

Obrigações dos sorteios anteriores que estão por pagar, de 2.000 marcos ou réis 450.000 — 2.568.

De 400 marcos ou réis 90.000 — 30.927 — 34.455 — 38.949 — 43.730 — 44.254 — 44.306 — 44.630 e 49.671.

COMPANHIA NACIONAL DOS CAMINHOS  
DE FERRO

Para os fins estabelecidos no artigo 48.º, e em harmonia com o disposto no artigo 41.º dos estatutos d'esta Companhia, é convocada a assembleia geral dos srs. accionistas, a reunirem na séde da Companhia, Avenida da Liberdade, 91, rez-do-chão, no dia 30 de abril proximo, pelas 2 horas da tarde.

Em conformidade do disposto no artigo 40.º dos estatutos, são convidados todos os srs. accionistas habeis para tomarem parte na assembleia, a depositarem na caixa da mesma Companhia, até as 2 horas da tarde, do dia 15 de abril proximo, os titulos das suas accções, em troca dos quaes cobraráo recibos nominativos indicando os dias dos depositos dos titulos, e que servirão de bilhetes de admissão.

O vice-presidente da assembleia geral,  
*Fernando Pereira Palha Osorio Cabral.*

## Caminho de Ferro da PovoA

Reunio no dia 27 a assembleia geral d'esta companhia, presidindo o sr. conselheiro José da Silva Monteiro e servindo de secretarios os srs. Ignacio Pinto da Fonseca e Manoel José de Souza.

Foi aprovado, sem discussão, o relatorio do exercicio de 1887.

Procedeu-se á eleição dos corpos gerentes da Companhia, ficando reeleitos os seguintes senhores:

Assembleia geral—Presidente, conselheiro José da Silva Monteiro; vice-presidente, Ignacio Pinto da Fonseca; 1.º secretario, Manoel José de Souza; 2.º dito, Manoel Joaquim Soares.

Conselho de administração—Conselheiro José da Silva Monteiro, Constantino do Valle Coelho Cabral, Joaquim Francisco da Silva Azevedo, Joaquim Domingos Ferreira Cardoso e Vicente Ferraz Costa.

Conselho fiscal—Effectivos: Arnaldo José de Castilho, Henrique de Oliveira Soares e Ignacio Pereira do Valle. Substitutos: Miguel de Souza Guedes, José Antonio Soares Junior e Narciso José da Silva.

## COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

Realisou-se no dia 16 a assembléa geral da Companhia Carris de ferro de Lisboa, para apresentação do relatorio e contas da gerencia no anno findo, o que tudo foi aprovado, sendo reeleita por completo a direcção e conselho fiscal.

O relatorio presente a esta assembléa é o que já principiamos a publicar em o nosso 1.º numero, e hoje continuamos.

## DIVIDENDO

Do dia 20 a 24 do corrente, e depois ás quartas-feiras, do meio-dia ás 3 horas da tarde, pagar-se-ha n'este escriptorio 1.200 réis por acção pelo dividendo complementar do anno findo.

Distribuem-se n'este escriptorio e no Banco Lisboa & Açores os impressos para os recibos.

Escriptorio da Companhia, 17 de março de 1888.

## OS DIRECTORES

*Duarte Augusto d'Abrahanes Bizarro.  
J. Pires de Souza Gomes.  
Henrique de Maya Cardoso.*

## COMPANHIA DE CREDITO PREDIAL

Realisou-se no dia 27, sob a presidencia do sr. conde de Valenças, a reunio da assembleia geral da companhia do credito predial, a fim de ser lido o relatorio do governo da companhia, e o parecer do conselho fiscal, do anno findo, cujas conclusões foram aprovadas.

Foi lançado na acta um voto de sentimento, pelo falecimento do accionista, o sr. Francisco de Oliveira Chamiço.

Procedendo-se á votação dos cargos vagos, foi eleito, para presidente da assembleia geral, o sr. Lourenço Antonio de Carvalho; e reeleitos para vogaes effectivos do conselho de administração, os srs. Eugenio de Menda e Antonio José de Seixas, e do conselho fiscal, o sr. dr. Carlos Zefirino Pinto Coelho.

## SERVIÇO DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO  
PORTUGUEZES

## VIAGENS DE RECREIO A SEVILHA, EM 26 HORAS

(Pela linha directa Merida-Tocina)

Touradas nos dias 15, 18, 19 e 20 de abril.

Feira annual nos dias 18, 19 e 20 de abril.

Corridas de cavallos e outras diversões nos dias 21 e 22 do mesmo mez.

Bilhetes de ida e volta com grande reducção de preços, validos pelos comboios ordinarios para :

IDA, nos dias 14 a 18 de abril, inclusivé.

VOLTA, nos dias 20 a 23 de abril, inclusivé.

## PREÇOS

Lisboa a Sevilha. — 2.ª classe, 10.550 — 3.ª classe, 7.600.— Do Porto a Sevilha.— 2.ª classe, 12.650 — 3.ª classe, 9.100.

## CONDICÕES

Não se concedem meios bilhetes.

A cada passageiro é facultado o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem.

Para mais condições vejam-se os cartazes affixados nos logares do costume.

# COMPANHIA INTERNACIONAL DOS WAGONS-LITS E DOS GRANDES ESPRESSOS EUROPEOS

## Comboio SUD-EXPRESS

Duas vezes por semana

Entre LISBOA, MADRID, BORDEUS, PARIS e CALAIS

Compostos exclusivamente de wagons camas e restaurant (numero de lugares limitado)

Preços dos supplementos	Comboios ascendentes			Comboios descendentes		
<i>De Lisboa</i>	<b>Lisboa</b> ..... part.	8-15 t.	ás segund.	<b>Londres</b> (Vict. stat.) ... part.	10-00 m.	
	Santarem .....	9-51	e	Douvres .....	" 11-45	
\$720	Entroncamento .....	10-37	sextas	<b>Calais Maritime</b> .....	" 1-30 t.	
1\$170	Torre das Vargens .....	12-23 m.		Calais-Ville .....	" 1-42	ás quartas
1\$800	Valencia d'Alcantara .....	3-30		Boulogne .....	" 2-26	e
4\$500	Madrid (Delicias) .....	cheg.	ás terças	Pierrefitte .....	" 5-56	sabbados
	Id. (Princip. Pio) .....	part.	e	<b>Paris</b> (Orléans) .....	" 6-40	
5\$100	Escorial .....	3-25	sabbados	Les Aubrais (Orléans) .....	" 8-42	
6\$880	Medina .....	7-16		Poitiers .....	" 11-49	
7\$390	Valladolid .....	8-14		Angoulême .....	" 1-28 m.	
7\$830	Venta de Baños .....	9-04		Bordeaux .....	" 3-34	
9\$900	Miranda .....	12-38 m.		Lamothe .....	" 4-02	
10\$290	Victoria .....	1-23		Bayonna .....	" 6-36	
12\$030	Irun .....	5-16		Hendaya .....	" 7-26	
12\$090	Hendaya .....	6-05		Irun .....	" 7-34	ás quintas
12\$450	Bayonna .....	6-54	ás quartas	Victoria .....	" 11-21	e
14\$100	Lamothe .....	9-30	e	Miranda .....	" 12-07 t.	domingos
14\$670	Bordeaux .....	cheg.	domingos	Venta de Baños .....	" 4-00	
	Id. .....	part.		Valladolid .....	" 4-46	
16\$220	Angoulême .....	12-21 t.		Medina .....	" 5-44	
17\$470	Poitiers .....	2-02		Escorial .....	" 9-47	
19\$830	Les Aubrais (Orléans) .....	5-11		Madrid (Delicias) .....	" 11-30	
21\$150	<b>Paris</b> .....	cheg.		Valencia d'Alcantara .....	" 9-00 m.	
		6-50		Torres das Vargens .....	" 11-37	ás sextas
				Entroncamento .....	" 12-47 t.	e
				<b>Lisboa</b> .....	" 3-15	segundas

Correspondencia para Calais e Londres pelo comboio que parte de Paris (estação do Norte) ás 7 h. e 45 m. da tarde.

Preços do Restaurant.—No percurso português: primeiro almoço, 400 réis; almoço 750; jantar 1\$200.—No percurso hespanhol: primeiro almoço 2 pesetas; almoço, 4; jantar, 7.—No percurso frances: almoço, 5 francos; jantar, 7.—Em todas as refeições o vinho é pago separadamente. Chá ou café, 1 fr; chá ou café com pão e manteiga, 2 fr.—Serviço por lista pelos preços na mesma indicados.

**Banco**

DE

**CREDITO NACIONAL**

SOCIEDADE ANONYMA DE RESPONSABILIDADE LIMITADA

72 — Rua dos Douradores — 72

DESCONTO DE LETRAS DA TERRA

Preferindo-se as de menor prazo

DEPOSITOS EM CAIXA ECONOMICA

A prazo e á ordem, segundo a tabella patente no escriptorio

**EMPRESTIMOS SOBRE PENHORES**

DE

Ouro, Prata, Papéis de Credito, Mercadorias depositadas

na alfandega, e todos

os mais objectos que offereçam

segura garantia, tanto na séde, como nas suas quatro succursaes

1.<sup>a</sup> — Largo da Annunciada — 13

2.<sup>a</sup> — Calçada da Mouraria — 13

3.<sup>a</sup> — Rua da Horta Secca — 9

4.<sup>a</sup> — Rua do Livramento — 45

72, Rua dos Douradores, 72  
LISBOA

**EMPREZA DO GUIA ANNUNCIADOR**

ROCIO, ARCO DO BANDEIRA, 229 — LISBOA

PROPRIETARIA DO

Guia Annunciador e Indicador Official dos Caminhos de Ferro

E DO

GUIA OFICIAL DOS CAMINHOS DE FERRO DE PORTUGAL

Unicas publicações de caminhos de ferro approuvadas e subsidiadas pelas companhias e direcções

dos caminhos de ferro de Portugal

Privilegio exclusivo para a venda nas estações das principaes linhas do paiz

AGENTE PARA OS ANNUNCIOS DE PORTUGAL

NA

GUIA OFICIAL DE FERRO-CARRILES

DE ESPAÑA

E NO

INDICATORE UFFICIALE DELLE STRADE FERRATE, DE ITALIA

AGENTE PARA OS ANNUNCIOS DE PORTUGAL E HESPAÑA

NOS

Indicateur-Chaix e Livrets-Chaix, de França

Agente para os annuncios e assignaturas

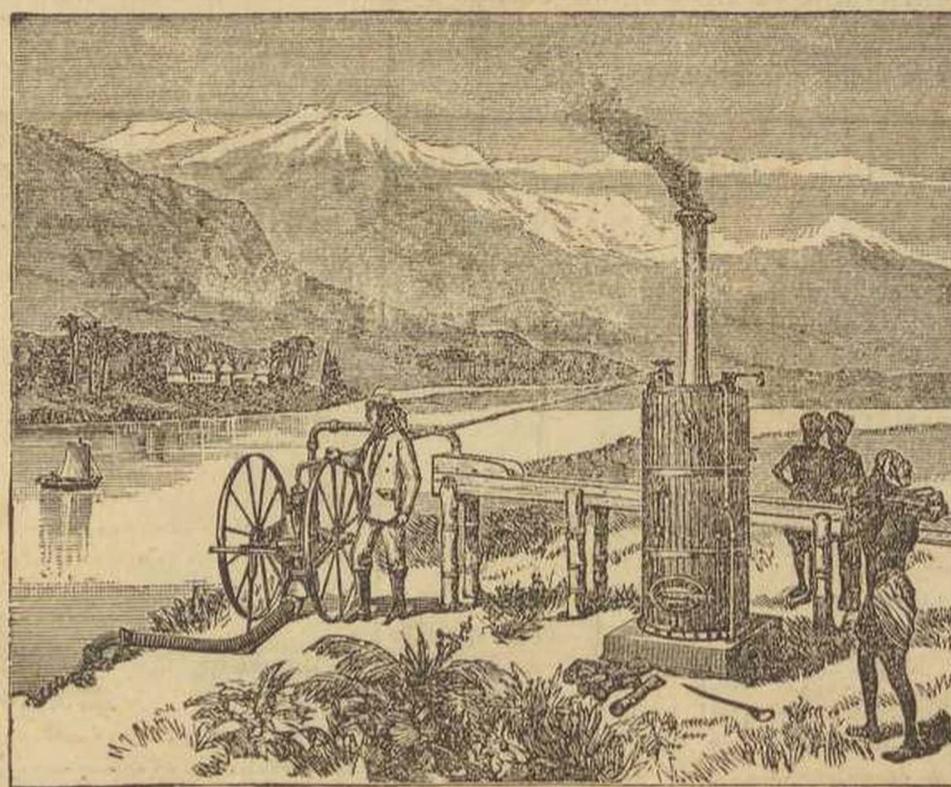
DO JORNAL

**A PROVINCIA, DO PORTO**

Toda a correspondencia deve ser dirigida á Empreza do Guia Annunciador. ROCIO, ARCO DO BANDEIRA, 229 — LISBOA.

# Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza

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



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

Delegação no Porto—PINTO DA COSTA & FILHOS—Rua da Picaria, 43

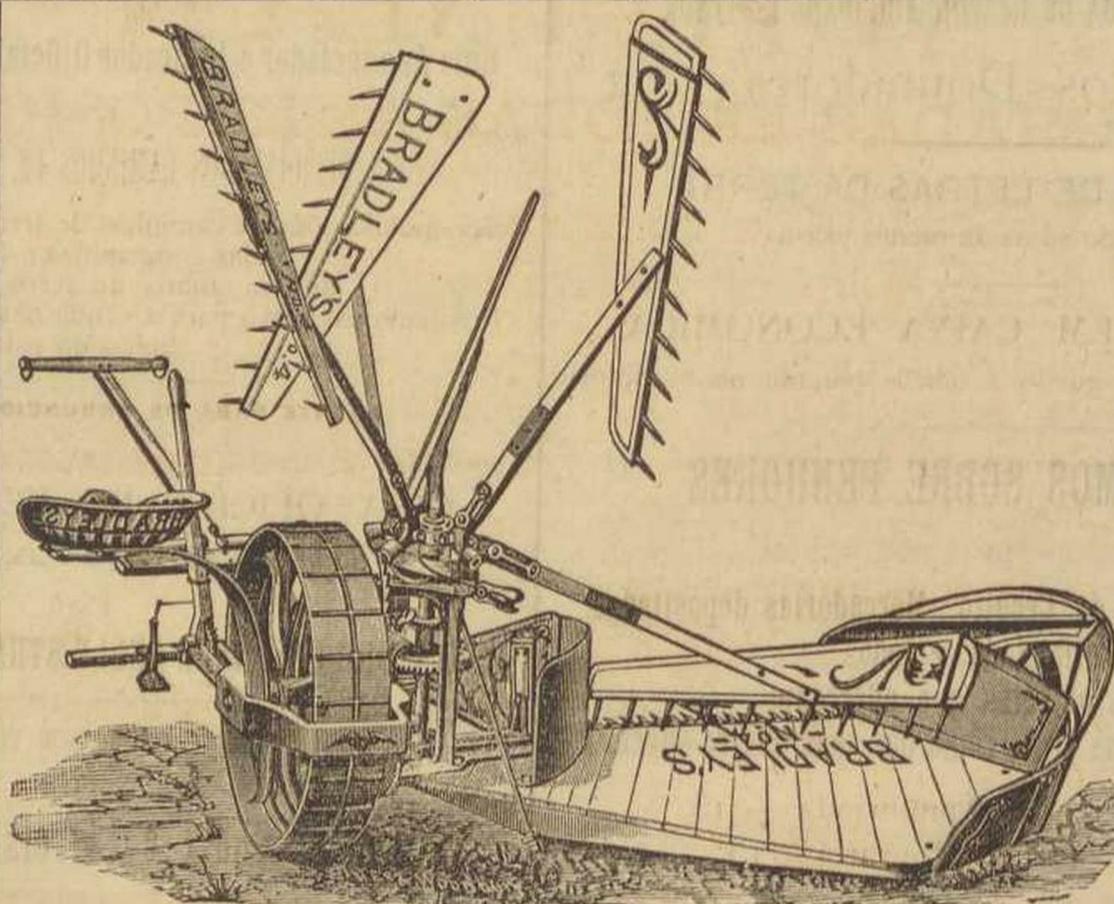
Adubos chimicos e organicos para todas as culturas unicos preparados em Portugal bem pulvorisados e premiados com  
Diploma de Merito na Exposição Industrial do Porto pela sua riqueza e perfeição de fabrico

Analyses de terras feitas no laboratorio da companhia pelo distinto professor do instituto d'agronomia e veterinaria

LUIZ A. REBELLO DA SILVA

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

VACCINA «PASTEUR»  
PARA  
Gado

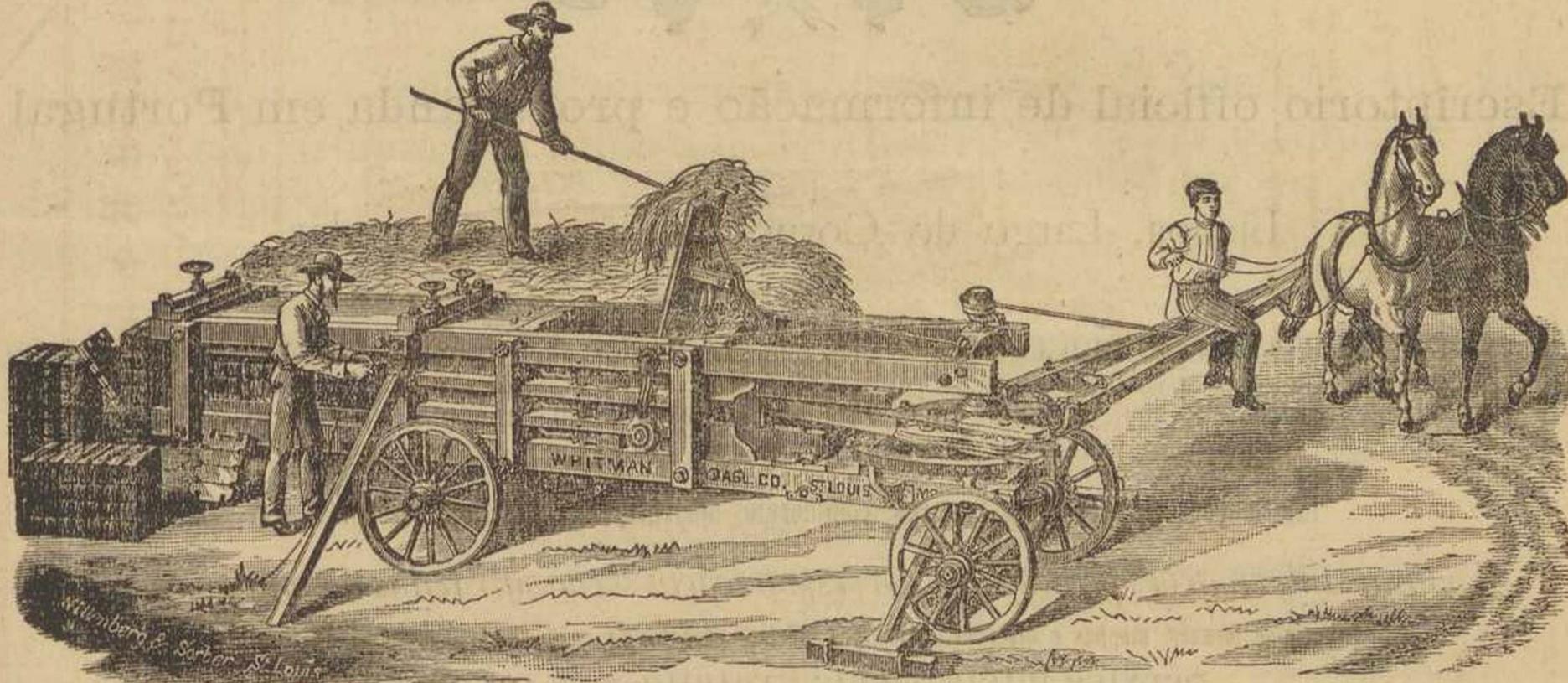


VACCINA «PASTEUR»  
PARA  
Gado

**TARIFAS REDUZIDAS NOS TRANSPORTES**  
DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES



# 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

REPUBLICA



ARGENTINA

Escriptorio oficial de informação e propaganda em Portugal

Lisboa, Largo do Corpo Santo, 13, 1.<sup>o</sup> andar

**E**STÁ ABERTO AO PUBLICO todos os dias não santificados, das 10 horas da manhã ás 5 da tarde, e bem assim a respectiva bibliotheca, composta da collecção de codigos, leis e decretos da Republica, publicações officiaes e particulares as mais importantes sobre o paiz, mappas, estatisticas de importação e exportação, principaes jornaes nacionaes e estrangeiros, etc., etc.

Informações verbaes sobre finanças, commercio, agricultura, industrias, sciencias, etc.

*Todas as informações pedidas por correspondencia serão satisfeitas á volta do correio*

Distribuem-se jornaes, mappas e diversas publicações officiaes para tornar conhecido e bem apreciado aquelle paiz

**Serviço inteiramente gratuito, sem excepção**

## Companhia Carris de ferro de Lisboa

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

### BILHETES PESSOAES

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

Até 31 de dezembro de 1888 pela quantia de . . . . . 30\$000 réis

Até 30 de junho de 1888 pela quantia de . . . . . 18\$000 réis

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

Os assignantes actuaes que queiram conservar para 1888 os mesmos numeros dos seus bilhetes terão de prevenir até ás 3 horas da tarde do dia 30 do corrente.

Escriptorio da companhia, 17 de novembro de 1887.

O chefe do movimento—*Henrique Howell.*

# CANALISAÇÕES

PARA

## ÁGUA, GAZ E ESGOTOS

Tubos de ferro para as mesmas

FUNDIDOS EM RAMPA E AO ALTO

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

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

### DIMENSÕES DOS TUBOS

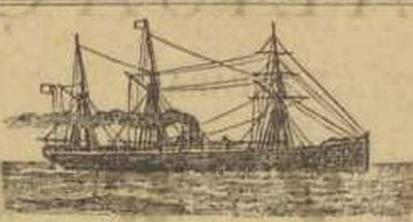
Tubos fundidos em rampa				Tubos fundidos ao alto			
DIAMETRO INTERNO		COMPRIMENTO		DIAMETRO INTERNO		COMPRIMENTO	
POLEGADAS	METROS	TOTAL	UTIL	POLEGADAS	METROS	TOTAL	UTIL
1 1/2	0,038	1,880	1,825	4	0,100	2,750	2,670
2	0,050	2,000	1,940	5	0,125	2,750	2,660
2 1/2	0,062	2,750	2,685	6	0,150	3,100	3,000
3	0,075	2,750	2,680	7	0,175	3,100	3,000
3 1/4	0,080	2,400	2,330	8	0,200	3,109	3,000
4	0,100	2,750	2,670	10	0,250	3,100	3,000
5	0,125	2,750	2,660	12	0,300	3,100	3,000

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

**Empreza Industrial Portugueza**

*Santo Amaro, LISBOA*

Chargeurs Réunis



Chargeurs Réunis

COMPANHIA FRANCEZA DE NAVEGAÇÃO

PARA O

BRAZIL, PERNAMBUCO, BAHIA, RIO DE JANEIRO E SANTOS

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

PELOS PAQUETES

Ville do Maranhão  
de Pernambuco  
de Maceió

Ville de Ceará  
da Bahia  
de Santos

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

PREÇO DAS PASSAGENS

		1.ª classe		3.ª classe	
	Réis	Ida	Ida e volta	Ida	Ida e volta
Pernambuco.....		65\$000	97\$500	27\$000	43\$200
Bahia.....	"	70\$000	105\$000	27\$000	43\$200
Rio de Janeiro .....	"	75\$000	112\$500	31\$500	51\$400
Santos .....	"	80\$000	120\$000	36\$000	57\$600

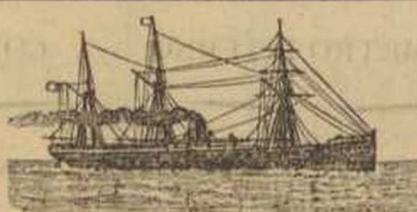
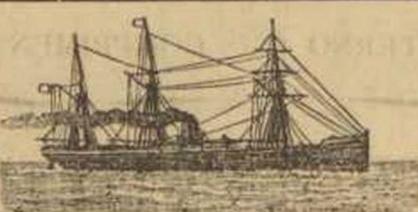
Para informações dirigir-se aos agentes

LARGO DO PELOURINHO, 19, 1.º

F. Garay & C.º

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.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Para informação do público avisa-se que a «Companhia da Mala Real Ingleza» mudou para todas as segundas feiras alternadas as saídas dos seus vapores de Lisboa a começar no mês de março, como abaixo se indica:

Segunda-feira 2 de abril

VAPOR LA PLATA

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

Segunda-feira 16 de abril

VAPOR

Para Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos-Ayres

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 cosinheiro e creados portuguezes.

AGENTES

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

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

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS

Os paquetes d'esta Companhia partem de Lisboa em 9 e 23 de cada mês, para os seguintes portos:

EM 8 DE ABRIL PARA

Dakar, Montevideo e Buenos-Ayres

O vapor Orenoque

EM 23 PARA

Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ayres

No regresso do Brazil chegam a Lisboa, ordinariamente, em 12 a 14 e 26 a 28 de cada mês e seguem directamente para

BORDEUS

Este serviço é feito pelos magníficos vapores:

Congo, Gironde, Équateur, Niger, Orénoque e Sénegal  
DA FORÇA DE 600 CAVALLOS

A bordo d'estes paquetes encontram-se as maiores comodidades, excelente comida, medico, creados portuguezes, etc.

PREÇOS RESUMIDISSIMOS

AGENTES

LISBOA TORLADES & COMPANHIA  
T. do Sequeiro das Chagas, 1

PORTO F. CHAMICO, FILHO & SILVA  
14, Rua do Ferreira Borges, 14



# COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Serviço combinado com a Sociedade dos Caminhos de ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal  
e a Companhia do Norte de Espanha*

## TARIFA ESPECIAL P. H. N.º 2 — GRANDE VELOCIDADE

(n.º 7 internacional do Norte)

para transporte de

# Passageiros bagagens e cães

# De PORTUGAL para o NORTE de Espanha

## ou vice-versa

(via Valencia de Alcântara-Madrid.)

**Desde 1 de Abril de 1888**

### PREÇOS DOS BILHETES (RÉIS)

Das estações abaixo indicadas ás da frente ou vice-versa	Classes	Ayila	Medi- na	Valla- dolid	Venta de Baños	Palen- cia	Burgos	Miran- da	Alsa- sua	San Sebas- tian	Irun ou Hen- daya	Bilbao	San- tander
Lisboa .....	1.ª	16.210	16.210	16.210	16.210	16.210	16.210	18.030	19.820	21.440	21.890	20.210	19.790
	2.ª	12.400	12.400	12.400	12.400	12.400	12.400	13.780	14.960	16.290	16.680	15.400	14.870
	3.ª	9.000	9.000	9.000	9.600	9.000	9.000	9.040	9.750	10.550	10.790	10.010	9.560
Entroncamento .....	1.ª	14.090	14.090	14.090	14.090	14.090	14.090	15.930	17.500	19.280	19.780	18.090	17.660
	2.ª	10.740	10.740	10.740	10.740	10.740	10.740	12.130	13.310	14.640	15.020	13.750	13.220
	3.ª	7.560	7.560	7.560	7.560	7.560	7.560	7.860	8.570	9.410	9.610	8.830	8.380
Torre das Vargens .....	1.ª	14.090	14.090	14.090	14.090	14.090	14.090	15.930	17.500	19.280	19.780	18.090	17.660
	2.ª	10.710	10.740	10.740	10.740	10.740	10.740	12.130	13.310	14.640	15.020	13.750	13.220
	3.ª	7.540	7.560	7.560	7.560	7.560	7.560	7.860	8.570	9.410	9.610	8.830	8.380
Marvão .....	1.ª	13.160	14.090	15.090	14.090	14.090	14.090	15.930	17.500	19.280	19.780	18.090	17.660
	2.ª	9.720	10.740	10.740	10.740	10.740	10.740	12.130	13.310	14.640	15.020	13.750	13.220
	3.ª	6.830	7.560	7.560	7.560	7.560	7.560	7.860	8.570	9.410	9.610	8.830	8.380

### EXCESSOS DE BAGAGEM

Procedencia Estações de ou vice-versa	Destino	Passando de 100 cada 10 kil. (*)										
		De 0 a 10 kilog.	De 10 a 20 kilog.	De 20 a 30 kilog.	De 30 a 40 kilog.	De 40 a 50 kilog.	De 50 a 60 kilog.	De 60 a 70 kilog.	De 70 a 80 kilog.	De 80 a 90 kilog.	De 90 a 100 kilog.	
Lisboa . . . . .	Avila . . . . .	760	4.470	2.230	2.940	3.730	4.490	4.800	5.470	6.140	6.940	666
	Medina . . . . .	950	4.890	2.810	3.780	4.700	5.160	6.020	6.840	7.670	8.490	821
	Valladolid . . . . .	1.040	2.980	3.160	4.160	5.170	5.630	6.530	7.450	8.350	9.240	896
	Venta de Baños . . . . .	1.130	2.250	3.440	4.500	5.720	6.480	7.020	7.980	8.950	9.910	963
	Palencia . . . . .	1.150	2.300	3.480	4.590	5.840	6.390	7.160	8.440	9.120	10.410	983
	Burgos . . . . .	1.320	2.630	3.970	5.250	6.660	7.130	8.080	9.190	10.310	11.560	1.114
	Miranda . . . . .	1.550	3.109	4.380	6.200	7.680	8.140	9.240	10.490	11.900	13.180	1.276
	Alsasua . . . . .	1.720	3.440	5.090	6.880	8.530	8.990	10.170	11.720	13.130	14.510	1.413
	San Sebastian . . . . .	1.910	3.820	5.800	7.650	9.490	9.930	11.370	12.940	14.510	16.210	1.566
	Irun ou Hendaya . . . . .	2.040	4.010	6.080	8.010	9.950	10.690	11.970	13.620	15.20	17.060	1.651
	Bilbau . . . . .	1.740	3.470	5.440	6.950	8.610	9.260	10.660	12.120	13.580	15.050	1.463
	Santander . . . . .	1.680	3.350	4.960	6.700	8.310	8.770	9.730	10.990	12.240	13.560	1.344
Entroncamento . . . . .	Avila . . . . .	680	4.340	2.000	2.650	3.360	3.730	4.280	4.880	5.470	6.200	592
	Medina . . . . .	880	4.760	2.580	3.490	4.320	4.700	5.500	6.250	7.000	7.740	747
	Valladolid . . . . .	970	4.950	2.930	3.870	4.800	5.470	6.030	6.860	7.680	8.500	823
	Venta de Baños . . . . .	1.050	2.420	3.480	4.200	5.350	5.720	6.500	7.390	8.280	9.170	889
	Palencia . . . . .	1.080	2.170	3.260	4.300	5.470	5.850	6.640	7.550	8.460	9.360	909
	Burgos . . . . .	1.240	2.500	3.750	4.950	6.290	6.670	7.560	8.600	9.640	10.810	1.040
	Miranda . . . . .	1.480	2.970	4.360	5.900	7.310	7.680	8.690	9.900	11.230	12.430	1.202
	Alsasua . . . . .	1.650	3.310	4.870	6.580	8.160	8.310	9.650	11.420	12.460	13.800	1.339
	San Sebastian . . . . .	1.840	3.690	5.580	7.350	9.120	9.490	10.850	12.350	13.80	15.470	1.492
	Irun ou Hendaya . . . . .	1.970	3.880	5.860	7.720	9.380	10.140	11.430	13.030	15.600	16.340	1.577
	Bilbau . . . . .	1.670	3.310	4.920	6.650	8.240	8.800	10.450	11.530	12.920	14.340	1.390
	Santander . . . . .	1.600	3.220	4.740	6.400	7.940	8.310	9.210	10.400	11.570	12.820	1.240
Torre das Vargens . . . . .	Avila . . . . .	670	4.230	1.860	2.450	3.110	3.450	3.950	4.490	5.040	5.710	544
	Medina . . . . .	870	4.650	2.456	3.290	4.080	4.420	5.170	5.870	6.560	7.260	698
	Valladolid . . . . .	960	4.840	2.790	3.670	4.550	4.890	5.690	6.470	7.240	8.020	776
	Venta de Baños . . . . .	1.040	2.990	3.040	4.010	5.110	5.430	6.160	7.090	7.840	8.680	841
	Palencia . . . . .	1.070	2.050	3.110	4.100	5.230	5.370	6.300	7.160	8.020	8.880	860
	Burgos . . . . .	1.240	2.380	3.610	4.760	6.050	6.390	7.220	8.210	9.200	10.330	992
	Miranda . . . . .	1.470	2.850	4.210	5.710	7.060	7.400	8.350	9.510	10.800	11.950	1.154
	Alsasua . . . . .	1.640	3.200	4.730	6.390	7.920	8.260	9.310	10.740	12.030	13.320	1.291
	San Sebastian . . . . .	1.830	3.580	5.430	7.460	8.870	9.210	10.520	11.960	13.410	14.980	1.444
	Irun ou Hendaya . . . . .	1.960	3.760	5.710	7.520	9.340	9.860	11.110	12.640	14.170	15.830	1.528
	Bilbau . . . . .	1.660	3.230	4.780	6.460	8.000	8.530	9.800	11.140	12.480	13.820	1.341
	Santander . . . . .	1.600	3.110	4.590	6.210	7.690	8.030	8.870	10.010	11.140	12.370	1.192
Marvão . . . . .	Avila . . . . .	670	4.220	1.800	2.340	2.950	3.240	3.680	4.180	4.670	5.300	499
	Medina . . . . .	870	4.640	2.380	3.480	3.920	4.210	4.900	5.550	6.200	6.850	633
	Valladolid . . . . .	960	4.830	2.730	3.360	4.390	4.680	5.430	6.160	6.880	7.600	729
	Venta de Baños . . . . .	1.040	2.990	2.980	3.890	4.950	5.230	5.900	6.690	7.480	8.270	796
	Palencia . . . . .	1.070	2.040	3.050	3.990	5.070	5.360	6.040	6.850	7.660	8.470	845
	Burgos . . . . .	1.230	2.370	3.190	4.650	5.890	6.180	6.960	7.900	8.840	9.920	947
	Miranda . . . . .	1.470	2.840	4.450	5.600	6.900	7.190	8.090	9.200	10.430	11.540	1.109
	Alsasua . . . . .	1.640	3.190	4.670	6.280	7.760	8.050	9.050	10.420	11.650	12.910	1.246
	San Sebastian . . . . .	1.830	3.570	5.370	7.040	8.710	9.000	10.250	11.650	13.040	14.570	1.399
	Irun ou Hendaya . . . . .	1.960	3.770	5.650	7.440	9.180	9.650	10.850	12.330	13.800	15.420	1.483
	Bilbau . . . . .	1.660	3.220	4.720	6.340	7.840	8.310	9.540	10.830	12.120	13.410	1.296
	Santander . . . . .	1.600	3.100	4.530	6.100	7.530	7.820	8.610	9.700	10.780	11.920	1.147

(\*) N'estes preços não se acha incluido o imposto para o Governo hespanhol.

### CÃES (cada um)

Das estações abaixo indicadas ás da frente ou vice-versa	Avila	Medi- na	Valla- dolid	Venta de Baños	Palen- cia	Burgos	Miran- da	Alsa- sua	San Sebas- tian	Irun ou Hen- daya	Bilbao	San- tander

<tbl\_r cells="13" ix="1" maxcspan="1" maxrspan="1" usedcols

que parta de Madrid (Príncipe Pio) e que tenha carruagens com logares correspondentes aos bilhetes de que forem portadores.

2.<sup>a</sup> Os passageiros de Espanha para Portugal cheados a Madrid (Príncipe Pio) continuarão a sua viagem pelo primeiro comboio de passageiros, que parta depois da sua chegada a essa estação, com direcção a Madrid (Delicias), para d'ahi continuarem a sua viagem até ultimo destino.

**3.<sup>a</sup> Nota Importante.** O trajecto entre as estações de Madrid (Delicias) e Madrid (Príncipe Pio) ou vice-versa, dos passageiros, bagagens e cães será feito pela linha de contorno, sem aumento algum sobre os preços indicados; não obstante os passageiros de Portugal para Espanha ou vice-versa poderão appear-se, caso lhes convenha, em Madrid (Delicias) ou em Madrid (Príncipe Pio) respectivamente e aproveitar o tempo que decorra até a partida do primeiro comboio que devam utilizar para seguir a sua viagem, *advertindo-se que será considerado nullo todo o bilhete que não seja utilizado para o comboio que lhe corresponda segundo o que fica dito nas condições 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup>.*

4.<sup>a</sup> As creanças menores de 3 annos nada pagam, indo ao collo das pessoas que as conduzam. As de 3 a 7 annos pagarão meio bilhete e as de mais de 7 annos bilhete inteiro.

5.<sup>a</sup> É concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem e de 20 ás creanças portadoras de meios bilhetes.

6.<sup>a</sup> As Companhias combinadas não tomam responsabilidade por quaisquer atraços, detenções, avarias, etc. que se deem nas alfandegas das fronteiras no acto das operações, quer de transito quer de entrada ou saída dos volumes de bagagem, quando por qualquer motivo ou pretexto os agentes do fisco entenderem dever susistar o seguimento dos volumes, abri-los ou praticar quaisquer actos da sua posição oficial.

7.<sup>a</sup> Além dos preços fixados para os excessos de bagagem e para os cães cobra-se-ha:

(a) Os impostos de transito e sello em Espanha, nas bagagens cujo excesso seja superior a 100 kilogrammas.

(b) Os direitos de guia e registo... réis 20  
(c) O imposto de sello em Portugal » 10 } Cobraveis unicamente nas procedencias da Companhia Real.

Nos preços fixados, na presente tarifa, para o transporte de passageiros, excedentes de bagagens até 100 kilogrammas e cães, acham-se já comprehendidos todos os impostos para os Governos portuguez e espanhol, com excepção unica dos adicionaes (b. e c.) para as procedencias de Portugal.

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

9.<sup>a</sup> Fica pela presente annullada e substituida a tarifa P. H. n.<sup>o</sup> 1 de 10 de Junho de 1887.

Lisboa, 1 de Março de 1888.

O DIRECTOR DA COMPANHIA

Pedro Ignacio Lopes



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

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

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

(N.os 3 e 3<sup>bis</sup> de Madrid-Cáceres-Portugal, 5 e 5<sup>bis</sup> internacional do Norte  
e 9 e 9<sup>bis</sup> das linhas francesas)

para transporte de

# Passageiros, bagagens e cães

POR PREÇOS REDUZIDOS

De PORTUGAL para FRANÇA ou vice-versa

(via Valencia d'Alcantara-Madrid)

DESDE 1 DE ABRIL DE 1888

PREÇOS DOS BILHETES

Estações de procedencia   destino ou vice-versa	De Portugal para França			De França para Portugal			
	Preços em réis			Preços em francos			
	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.	
Lisboa . . . . .	Bayonna.....	22:690	17:280	11:220	126,25	96,45	62,45
	Bordeus.....	27:060	20:550	13:620	150,65	114,40	73,90
	Paris.....	40:020	30:270	20:740	222,70	168,45	115,55
Entroncamento . . . . .	Bayonna.....	20:580	15:640	10:040	114,50	86,90	53,90
	Bordeus.....	24:940	18:890	12:440	138,90	105,15	69,35
	Paris.....	37:900	28:610	19:560	210,95	159,20	109,00

EXCESSOS DE BAGAGENS

Estações de procedencia   destino ou vice-versa	De Portugal para França											
	Preços em réis											
De 0 a 5 kilog.	De 5 a 10 kilog.	De 10 a 20 kilog.	De 20 a 30 kilog.	De 30 a 40 kilog.	De 40 a 50 kilog.	De 50 a 60 kilog.	De 60 a 70 kilog.	De 70 a 80 kilog.	De 80 a 90 kilog.	De 90 a 100 kilog.	Passando de 100 cada 10 kilog. (*)	
Lisboa . . . . .	2:120	2:120	4:080	6:190	8:450	10:110	10:790	12:190	13:870	15:550	17:370	1:683
	2:160	2:270	4:470	6:770	8:930	10:880	11:720	13:280	15:120	16:960	18:930	1:838
	2:440	2:840	5:620	8:500	11:240	13:220	14:520	16:540	18:850	21:160	23:590	2:306
Entroncamento . . . . .	2:040	2:040	3:930	5:960	7:850	9:740	10:340	11:670	13:280	14:890	16:630	1:609
	2:090	2:190	4:320	6:550	8:640	10:510	11:280	12:760	14:530	16:290	18:190	1:764
	2:370	2:760	5:470	8:280	10:950	12:850	14:080	16:030	18:260	20:500	22:860	2:232

Estações de procedencia   destino ou vice-versa	De França para Portugal												
	Preços em francos												
	De 0 a 3 kilog.	De 3 a 10 kilog.	De 10 a 20 kilog.	De 20 a 30 kilog.	De 30 a 40 kilog.	De 40 a 50 kilog.	De 50 a 60 kilog.	De 60 a 70 kilog.	De 70 a 80 kilog.	De 80 a 90 kilog.	De 90 a 100 kilog.		
Lisboa	Bayonna .	11,75	11,75	22,65	34,35	45,30	56,45	59,95	67,75	77,45	86,45	96,55	9,35
	Bordeus .	12,00	12,65	24,80	37,65	49,65	60,55	65,20	73,85	84,10	94,30	105,25	10,23
	Paris ....	13,55	15,80	31,20	47,25	62,50	73,50	80,75	92,00	104,85	117,60	131,15	12,82
Entroncamento	Bayonna .	11,35	11,35	21,85	33,15	43,65	54,10	57,50	64,90	73,85	82,75	92,45	8,94
	Bordeus .	11,60	12,25	24,00	36,45	48,00	58,50	62,75	71,00	80,80	90,60	101,15	9,82
	Paris ....	13,15	15,40	30,40	46,05	60,85	71,45	78,30	89,15	101,55	113,90	127,05	12,44

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

### CÃES (cada um)

Das estações abaixo indicadas ás da frente ou vice-versa	De Portugal para França			De França para Portugal		
	Preços em réis			Preços em francos		
	Bayonna	Bordeus	Paris	Bayonna	Bordeus	Paris
Lisboa .....	7:680	8:330	10:280	42,70	46,30	57,10
Entroncamento .....	7:360	8:040	9:960	40,95	44,55	55,35

### CONDIÇÕES

1.<sup>a</sup> As creanças menores de 3 anos serão transportadas gratis, indo ao collo das pessoas que as conduzam. As de 3 a 7 anos pagarão meio bilhete e as de mais de 7 anos bilhete inteiro.

2.<sup>a</sup> O prazo para se effectuar a viagem é fixado como segue:

De Lisboa ou Entroncamento a  $\left\{ \begin{array}{l} \text{Bayonna 6 dias} \\ \text{Bordeus 8 } \\ \text{Paris 10 } \end{array} \right\}$  excluido o da partida

Os passageiros para Bayonna terão a faculdade de se demorar em Madrid; os para Bordeus em Madrid e Bayonna e os destinados a Paris, em Madrid, Bayonna e Bordeus.

3.<sup>a</sup> E' concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem e de 20 ás creanças portadoras de meios bilhetes.

4.<sup>a</sup> O trajecto entre Madrid-Delicias e Madrid-Príncipe-Pio, ou vice-versa, dos passageiros bagagens e cães, quando sigam directamente, sem demora em Madrid, é feito pela linha de contorno, sem aumento algum sobre os preços supra.

5.<sup>a</sup> Alem dos preços indicados nos quadros supra, para as bagagens e cães, as estações cobrarão mais, os impostos para o thesouro hespanhol, nas expedições de bagagens de excesso superior a 100 kilogrammas, os direitos de guia e registro e os de sello em todas as linhas do trajecto.

6.<sup>a</sup> Os passageiros que se aproveitarem da faculdade de paragem em transito, segundo a condição 2.<sup>a</sup> da presente, terão o direito de receber as suas bagagens e cães no ponto em que pararem, contanto que, no acto da expedição, os tenham registrado para esse ponto.

7.<sup>a</sup> As operações de transito nas alfandegas das fronteiras de Marvão, Valencia d'Alcantara, Irun e Hendaya para as bagagens dos passageiros que sigam directamente de Portugal para França ou vice-versa, são feitas gratuitamente pelas agencias das Companhias combinadas.

As Companhias combinadas não tomam, porem, responsabilidade por quaisquer atraços, detenções, avarias etc. que se deem nas alfandegas das fronteiras no acto das operações, quer de transito, quer de entrada ou saída dos volumes de bagagem, quando por qualquer motivo ou pretexto os agentes do fisco entenderem dever sustar o seguimento dos volumes, abri-los ou praticar quaisquer actos de sua posição oficial.

8.<sup>a</sup> O cambio d'esta tarifa é o de 180 réis por peseta ou franco para todas as cobranças efectuadas quer em Portugal quer em Hespanha ou França.

9.<sup>a</sup> Ficam em vigor as condições, das tarifas geraes de cada uma das Companhias, em tudo que não sejam contrarias ás disposições da presente.

10.<sup>a</sup> Fica pela presente annullada e substituida a tarifa especial P. F. n.<sup>o</sup> 1 de grande velocidade de 1 de rei de 1885.

Lisboa, 1 de Março de 1888.

O DIRECTOR DA COMPAHIA

Pedro Ignacio Lopes.