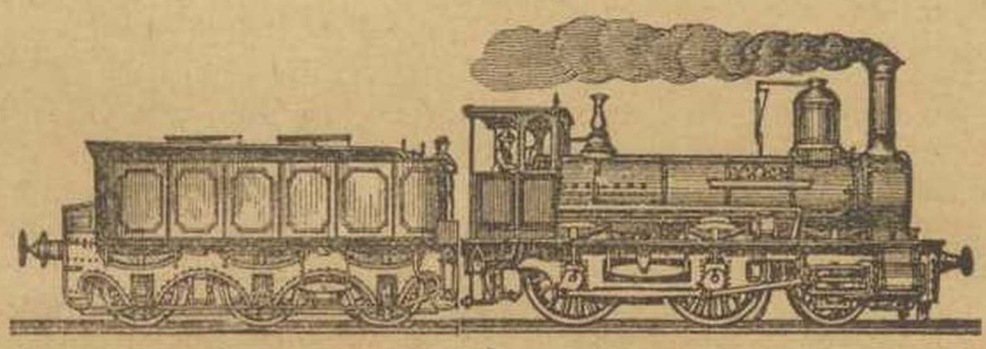
Numero 31 Lisboa, 1 de Junho de 1889 7.º do 2.º anno

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPANHA

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

Proprietario-Director
L. DE MENDONÇA E COSTA



Engenheiro-consultor
C. XAVIER CORDEIRO

REPRESENTANTES NO ESTRANGEIRO. — Madrid — Redactor, D. Juan Eloy de Bona — Preciados, 33
Paris. — G. Pessard — Rue Montmartre, 131.
Derby — George James Pratt — Adjuncto do serviço de Tracção da companhia Midland Railway

AVISO IMPORTANTE

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

Continuamos hoje a tratar das Novas tarifas da Companhia Real, que brevemente vão ser postas em vigor (vidè a pag. 66 d'este numero).

Brevemente distribuiremos estas tarifas como annexo da nossa folha.

Faz parte d'este numero a tarifa M. L. n.º 1 B. da Companhia Real á qual nos referimos na secção «Tarifas de transporte» pag. 100.

COLLECÇÕES DO 1.º ANNO

As poucas que nos restam podem ser obtidas *unicamente* pelos srs. assignantes, ao preço de 4$000 réis, encadernadas.

Encarregamo-nos de completar as collecções com os numeros que faltarem, uma vez que estes não sejam os 2, 4, 8, 10, 11 ou 15, que estão esgotados completamente.

SUMMARIO

Declaração official importante, *linhas ao norte do Mondego*.—O caminho de ferro de Bihé, *por Fernando Reis*.—As novas tarifas da companhia real, *VI*.—Parte official, *portarias de 18 e 23 de maio*.—De Coimbra á Covilhã, *representações diversas*.—O norte de Hespanha em crise.—Viagens a Paris.—Carteira dos accionistas.—Boletim financeiro, *por B. dos Santos*.—Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa, Paris, Londres, Amsterdam e Bruxellas.—Rendimento dos caminhos de ferro.—Exposição de Paris, *meios de transportes, preços, etc*.—Ligação do Porto com a Beira Alta.—Nova linha ferrea.—Linhas portuguezas.—Linhas estrangeiras.—Novas pontes.—O caminho de ferro do Monte Pilatus.—Receitas comparadas dos caminhos de ferro de interesse geral em 1887-1888.—Avisos de serviço.—Annuncios.

DECLARAÇÃO OFFICIAL IMPORTANTE

LINHAS AO NORTE DO MONDEGO

Registramos com todo o prazer as declarações feitas pelo sr. ministro das obras publicas na sessão da camara electtva de 29 de maio, sobre o importante assumpto da rede complementar das provincias do Douro e Traz-os-Montes, declarações que nos dão a esperança de, em muitos breves dias, termos o prazer de annunciar a resolução d'esta questão importantissima para o norte do paiz.

Em resposta a uma pergunta do sr. deputado Baptista de Souza, o sr. ministro das Obras Publicas, reitera a declaração que já fizera e que fôra a confirmação de uma outra do sr. Emygdio Navarro, isto é, que tendo de se estudar novamente o projecto dos caminhos do ferro ao norte do Mondego pelo que respeitava á base financeira, seria conveniente que o mesmo projecto voltasse á commissão para se tomar uma deliberação, sem prejuizo da idéa primordial.

A commissão já se reuniu e resolveu desdobrar o projecto de modo que haja um projecto para o caminho de ferro de Mirandella a Bragança, outro para o caminho de ferro de Arganil á Covilhã, e outro para os restantes caminhos de ferro.

O sr. ministro declarou que esta deliberação não significava preferencia de qualidade alguma e que *julgava que ainda n'esta sessão os projectos seriam presentes á camara*.

Ora como, ao que se diz, as camaras serão prorogadas sómente por 8 dias, segue-se que antes do fim da semana proxima teremos, assim o esperamos, o prazer de dar aos nossos leitores a noticia de que, finalmente aquellas grandes e populosas provincias vão ser dotadas do melhoramento de viação accelerada.

Diante da conveniencia de tantos povos; até hoje separados do convivio dos grandes centros do paiz e estrangeiro, pela falta de communicações rapidas faceis e regulares, devem fazer treguas todas as discussões da politica, todas as divergencias de oppinião, na direcção dos negocios publicos, porque de todos devendo o bem geral do paiz, tão directamente interessado n'esta importante questão.

Acima de tudo e de todos está o interesse geral.

ARQUIVO CP HISTÓRICO

O CAMINHO DE FERRO DO BIHÉ

(conclução)

Capangombe, d'onde partiria esse tunnel, nada vale comparado com a Humpata, e portanto n'esse trajecto apenas se teria a Huiella e Caconda, o que não compensava o dispendio a fazer com esse emprehendimento.

Eis pois a razão forçada para que, de Capangombe, monte a serra da Chela essa via ferrea; e montando-a como está demonstrado, que despeza e que especie de machinismo não será preciso para isso?

Immenso, incalculavel, e vejamos se póde ser compensado com o producto commercial vindo do Bihé, ou com a producção da agricultura desenvolvida nas regiões que atravessa.

O unico ponto de commercio n'esse traçado é o Bihé, um importante centro de reunião dos negociantes sertanejos, e caravanas de gentio que vão em procura de negocio no interior do Bihé.

Muitos d'esses negociantes e indigenas são dos pontos commerciaes da linha pela Catumbella, e forçosamente hão de a suas terras voltar com o producto de sua exploração. Portanto negocio deslocado de Mossamedes.

Fica pois o gentio simplesmente do Bihé para vir trazer a Mossamedes o seu commercio.

A Associação Internacional tem conseguido conduzir embarcações de pequeno bordo, pelo rio Cassei acima, rio que desemboca no Zaire, e como se vê debaixo de suas vistas. Até onde é navegavel o Cassei, dista tanto do Bihé, como de Benguella ao mesmo Bihé. Ahi, teem os interessados pelo desenvolvimento da Associação Internacional estabelecido feitorias, communicando directamente com os sertões do Bihé. Grande parte do negocio de toda essa região desce já hoje para as casas fundadas no terminus da navegação do Cassei, e é assim que temos visto carregarem-se, nas aguas da Associação Internacional, vapores enormes, com marfim, e borracha, vinda das filiaes do Cassei.

Ora os direitos alfandegarios de Mossamedes, e a riqueza do seu solo, são comparaveis aos mesmos direitos exigidos pela Associação, e ao poder de suas casas commerciaes? Não. Aquelles não são nenhuns, e esta, a fertilidade do solo, se é certo que a Associação Internacional o não tem tambem, dão-lhe no entanto o pederio e a força argentaria do seu commercio. Razão pois d'onde se tira que a Associação Internacional continuará aproveitando-se do que é nosso, sem que nós opponhamos uma forte barreira.

Essa barreira onde se achar? Em territorio, cuja exuberancia e fertilidade de terras e commercio possam offerecer resistencia ao capital dos belgas. E' portanto Benguella, em toda essa linha de costa, a unica que pode servir para os fins desejados.

Depois, feito o caminho de ferro de Mossamedes ao Bihé, e uma vez estabelecido o ramal de Benguella a Caconda, ponto aonde forçosamente toca essa via ferrea, e ramal que o commercio de Benguella projecta fazer, até a expensas suas, se tanto preciso fôr, que commercio descerá a Mossamedes, vindo do Bihé? Nenhum, inquestionavelmente.

E então só para colonisação merece a pena fazer-se tão grande dispendio, com similhante via ferrea?

Não decerto, e isso o comprova o valor dos terrenos atravessados por ella, dos quaes a melhor cousa é Humpata, Huiella e Caconda accrescendo que Caconda continúa, com o ramal para Benguella, a ficar tributaria d'este districto. Humpata e Huiella, simplesmente, já se vê pois, que não darão o juro sufficiente para garantia de tão arrojada quanto infructifera empreza.

O traçado que vimos indicado no Correio de Portugal como o mais vantajoso no momento actual, e que tem a inconveniencia de desprezar Benguella e Catumbella, só com o fim de aproveitar a bahia do Lobito, optimo ancoradouro e excellente porto para navios, alem dos contras que se notam em Mossamedes, porque, como a villa de Mossamedes é um areial apenas, e nada mais, equivale, a nosso vêr, o fazer um caminho de ferro para Paris, se possivel fosse, partindo de Cascaes, ou de Belem, pelo simples facto de serem logares de mais abrigo para as embarcações, deixando Lisboa, com a sua immensa vida, immenso commercio, e espantoso desenvolvimento.

E', mal comparado, exactamente isto mesmo, e por essa razão crêmos não ser necessario desfiar uma a uma as contrariedades que offerece tal idéa, já ao futuro de Benguella, já ao commercio d'esse districto, já finalmente á companhia que levasse o cabo tão peregrina lembrança.

Fernando Reis

AS NOVAS TARIFAS DA COMPANHIA REAL

VI

Continuamos, sem mais preambulos, a especificação dos preços que, pelas tarifas novas, ficam sendo applicaveis ás diversas mercadorias.

Almagre.—Fica taxando-se como *drogas ordinarias*, aos preços que indicámos para *acidos*.

Alvaiade.—No mesmo caso, isto é, em comparação de lhe serem hoje sómente applicaveis preços especiaes de Lisboa para as estações de Formoselha, Coimbra, Mealhada, Aveiro, Porto, Abrantes, Crato, Peso, Castello de Vide e Fronteira, a typos de 12 e 14 réis, sendo unicamente de 10 réis o de Lisboa para Abrantes, Crato, etc., ficará esta mercadoria com tarifa especial que desce até 12 réis, e applicavel entre *todas as estações de todas as linhas*.

Amarras de ferro.—Ficará como *ferro*, de que adiante trataremos.

Amido.—Não tem actualmente tarifa especial; taxar-se-ha como *pós para gomma*.

Ancoras.—Veja se *ferro*, como para as *amarras*.

Anil.—Applicar-se-hão os typos de *drogas finas*.

Antimonio.—Vide minereos, quando d'elles trataremos.

Aparas de papel e cartão.—Pelas actuaes tarifas taxam-se a 14, 13 ou 12 réis; pela nova ficar-lhes-ha sendo applicavel a serie 4.ª para os pequenos pesos, descendo os typos até 8 réis por tonelada e kilometro, desde 500 kilos, pela serie 6.ª

Apparelhos inodoros e para gaz.—Não estão actualmente em tarifa alguma especial; ficam gosando das series 3.ª 4.ª e 5.ª com typos até 10 réis para os percursos de 200 kilometros, por wagons completos, e 12 réis para as expedições de 500 kilos.

Arados.—Ficam incluidos nos *instrumentos agricolas*.

Arame de todas as classes.—Os preços actuaes são os das tarifas de estação a estação, sendo o mais reduzido o de Lisboa para algumas estações de leste (tarifa 14.ª) que é de 13 réis; ficam tendo applicação as séries 3.ª e 4.ª, cujos preços chegam até 12 réis, e applicando-se entre *todas* as estações.

Além d'isso, é incluido na classificação de *arame*, tanto em rolo ou meada, como o em rêde, o que facilitará muito o transporte d'esta mercadoria, de moderna data incluida nos nossos mercados, em grande abundancia.

Archotes.—Não está este artigo na nova tarifa, mas sabemos que se lhe applicarão os preços de *cabos*, ou de *esparto em bruto*, que são eguaes.

Arcos de ferro.—Veja-se *ferro*.

Arcos de madeira.—Os typos de 14, 13 e 12 réis da actual tarifa n.º 4 ficam substituidos pelos da 4.ª série, 15, 13 e 12 réis, devendo-se notar que aquelles só hoje são applicaveis ás expedições de 1:000 kilos ou mais, emquanto que de futuro o serão estes, desde 500 kilos; que as expedições de wagons completos descem a 13, 12 e 10 réis, e que para os pequenos percursos ha egualmente typos de 19 e de 15 réis quando hoje se applica pelas tarifas geraes o typo de 26,46 réis.

Ardosia, areia, argila.—Ficam taxadas estas mercadorias aos preços da 4.ª série, para as pequenas expedições até 500 kilos; pela 5.ª a 15, 13, 12 e 10 réis, as de 500 kilos até wagon completo, e a 13, 10, 9 e 8 (6.ª série) as n'este ultimo caso, por caoregamento de 8:000 kilos:

Arroz. — Os preços que ficam sendo applicaveis a este artigo devem fazer affluir ao caminho de ferro todos os transportes que hoje seguem por outras vias especialmente, entre Lisboa e Porto, pela maritima.

As pequenas expedições que hoje não teem tarifa especial, e que constituem o abastecimento, em detalhe, dos estabelecimentos em locaes de pouca importancia, ficam gosando dos typos de 19, 15, 13, e 12 réis; as expedições por wagons completos, que hoje pagam por 1:000 kilos entre Lisboa e Porto, ficarão pagando 3$120 e mesmo 2$920, se a carga e descarga forem feitas pelos interessados.

Arvores e arbustos. — Veja-se *plantas vivas.*

Asphalto. — No mesmo caso de *ardozia, areia e argila.*

Assucar. —Dão-se as mesmas circumstancias que acima apontamos com o *arroz*, advertindo que, sendo as tarifas actuaes menos beneficiosas para o *assucar*, a futura lhe dá as mesmas vantagens nas expedições de 500 kilos em diante, baixando-as, segundo o percurso, a 19, 15, 13 e 12 réis, e as de wagon completo aos typos de 13, 10, 9, e 8 réis.

Ora não devemos esquecer que, além das tarifas de estação a estação, o assucar actualmente só tem applicaveis as tarifas geraes, ao typo de 30,24 réis, emquanto que fica gosando de tarifa especial entre *todas* as estações pelos typos que deixamos indicados.

Um exemplo, n'este caso, não é de mais:

Elvas importa assucar em quantidade para a fabricação das suas caldas e fructas crystalisadas. Pois bem: este genero, que hoje lhe vae de Lisboa a 8$414 réis por tonelada, passará a pagar 3$640 réis, ou ainda 2$560, se o fôr em wagons completos de 8:000 kilos, e finalmente 2:360, se o expedidor fizer a carga e descarga.

Isto é, a reducção é de mais de 70 por cento n'este caso.

Aveia. —Vidè *cereaes.*

Azeite.—Já nos artigos anteriores tratámos d'esta mercadoria, que fica incluida na tarifa especial n.º 2. Veja-se o nosso n.º 4 d'este anno.

Azeite de palma, de peixe e de sementes oleoginosas — Vidè *drogas.*

Azeitonas. —Como *fructas* pagarão o preço da 4.ª série, sejam verdes ou curtidas.

Azulejos. — Ficam nos mesmos cosos das *ardozias* a que acima nos referimos.

Bacalhau. — Esta mercadoria taxa-se hoje de Lisboa para as estações de Alhandra a Torres Novas ao typo de 14 réis, e fica, pela 5.ª e 6.ª séries a 15 ou 13 para Alhandra e a 13 ou 10 para as demais. Entre Lisboa e Porto paga hoje 4$550 réis; fica pagando 3$820 ou 3$120.

Entre Lisboa e Coimbra paga 3$400 e ficaa 2$800 ou 2$200 por wagon completo; entre Porto e Coimbra paga hoje 2$000 e fica em 1$840 em 1$480.

Além d'isso, o goso de typos especiaes entre *todas* as estações dá vantajosos resultados, dos quaes vamos ainda citar um exemplo.

Em Santarem concentram-se grandes depositos d'este genero para abastecimento de uma larga zona da extremadura, irradiando d'ahi, pelos preços da tarifa geral, 26,46 réis por tonelada e kilometro. Esses transportes ficarão gosando dos typos de 15, 13, 12 e 10 réis, segundo o percurso, isto é, mesmo na hypothese menos vantajosa, vão ter a reducção de mais de 40 por cento no seu preço, e, se forem por wagon completo, poderá chegar a reducção a 7 por cento.

Bagas de sabugo e de louro. — Em logar do typo de 18,90 hoje applicavel em geral, e do de 15, especial, entre Lisboa e Porto, gosarão dos das 4.ª, 5.ª e 6.ª series, segundo o peso. Já acima deixamos exemplos da applicação d'estes typos.

Bagaço d'azeitona.—Ficam sendo taxadas pela 4.ª série as pequenas remessas, e pela 6.ª as expedições de mais de 500 kilos, isto é, aos typos de 13, 10, 9 ou 8 réis, segundo os percursos.

Bagaço d'uva. — Applicar-se-hão as séries 4.ª, 5.ª ou 6.ª como á *baga de sabugo.*

Banha. — Não tem hoje tarifa applicavel, a não ser a geral, entre pontos onde mais se produz e consome este artigo. O Alemtejo, que as estações de Abrantes, Crato, Portalegre etc. servem, fica tendo facil sahida a este producto, aos typos de 19, 15, 13 e 12 réis, (4.ª série) ou mesmo de 24, 22, 20 e 15 réis, se as expedições forem de peso até 500 kilos.

Os pequenos percursos, onde estes transportes teem maior desenvolvimento, ficam fortemente beneficiados, pois que, pagando hoje 30 réis por tonelada e kilometro, passam a pagar 24 e 22, sem condição de peso e 19 e 15 réis por expedições de 500 kilos.

Barris vazios. — Vidè *taras*, quando d'ellas tratarmos,

Barro. — No mesmo caso de *areia.*

Barro em obra ordinaria. — Veja-se *louça.*

Batatas. — Applicação das séries 4.ª, 5.ª ou 6.ª, segundo as expedições são por 100, 500 kilos ou wagon de 8:000 kilos, dá enormes vantagens. E' muita a batata procedente da Beira-Alta que hoje vem a Lisboa, pagando desde Pampilhosa 2$520 réis por 1:000 kilos e fica pagando 2$320.

Bebidas gazosas e fermentadas. — Já detalhámos os preços que lhes ficam sendo applicaveis pela nova tarifa n.º 2, no artigo que a este respeito démos, no n.º 4, para o qual chamamos a attenção dos interessados.

Beterraba. — Fica egualada á *batata.*

Betumes. — Ficam nas mesmas condições dos *barros ardosias*, etc.

Bolachas. — Uma industria de tão grande desenvolvimento tem tomado no paiz não devia ficar, por isso, menos beneficiada pela nova tarifa. Os preços da 3.ª série, seja qual fôr o peso transportado, serão applicaveis reduzindo o custo do transporte de Lisboa a Coimbra ou Pampilhosa a 4$400, a Porto a 5$500, a Abrantes a 3$100, a Portalegre a 4$400, a Elvas a 4$450, Alcantara á Figueira a 4$400 etc.

Bolotas. — Os mesmos preços que *batatas.*

Borras. — Applica-lhes a nova tarifa ás *d'algodão* a 3.ª série ou a 6.ª por wagon completo de 5:000 kilos; ás *de lã* tambem a 3.ª ou a 5.ª por wagons de egual peso; ás *de seda* a 1.ª, 2.ª ou 3.ª; e ás de vinho a 3.ª série, e a 5.ª desde 500 kilos.

Breu. —Egual a *alcatrão*, de que já nos occupámos no numero anterior.

Briquetes. — No mesmo caso de *ardosias*, etc.

Borgau. — Idem.

Bronze em bruto.—Fica na 3.ª, 4.ª ou 5 série, segundo o caso.

Bronze em obra. — Applicar-se-lhe-hão as séries 2.ª 3.ª ou 4.ª, quer seja transportado em grades, quer empalhado, quer, finalmente, a granel, sem responsabilidade, por quebras, molhas, etc.

Bem entendido que estes preços não são applicaveis aos bronzes artisticos ou de grande valor, os quaes são taxados pelas tarifas applicaveis, que são as geraes.

Começaremos no proximo numero com a lettra C.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

DIRECÇÃO GERAL DE OBRAS PUBLICAS E MINAS

2.ª repartição

CAMINHOS DE FERRO

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar os regulamentos de signaes e do serviço das estações, que a companhia do caminho de ferro de Torres Novas a Alcanena pretende adoptar na exploração do referido caminno de ferro e pela mesma companhia propostos em data de 5 de novembro ultimo.

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

Paço, em 18 de maio de 1889. = *Eduardo José Coelho.*

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 3 do corrente, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar os regulamentos de uniformes, conductores e guarda-freios, machinistas e fogueiros, telephones e relogios, apresentados pela companhia do caminho de ferro de Torres Novas a Alcanena, em data de 20 de novembro ultimo, para vigorarem na exploração do referido caminho de ferro.

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

Paço, em 18 de maio de 1889. = *Eduardo José Coelho.*

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 2 de abril do apeadeiro da Cunheira, no ramal de Caceres, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

O que se communica ao director da fiscalisação dos caminhos de ferro de leste e norte e Beira Alta para os devidos effeitos.

Paço, em 23 de maio de 1889. = *Eduardo José Coelho.*

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

TARIFAS DE TRANSPORTE

M. L. N.º 1 B — mercadorias de e para Toledo. — A industrial cidade da velha Castella fica desde hoje em relações directas com o nosso paiz, por meio da tarifa especial que faz parte do presente numero.

Por ella poderão ser transportadas de Lisboa a Toledo todas as mercadorias que aquella cidade importa do estrangeiro, e da mesma forma seguirão para o nosso paiz os productos das grandes fabricas de cutilaria e outros generos que constituem a industria toledense.

O serviço entre Toledo e Cabañas, na linha de Madrid a Caceres, é feito por meio de carros em boas condições, para o que foi effectuado um contracto especial que dá completas garantias de regularidade.

Devemos tambem notar a importante condição 6.ª da tarifa, da qual se vê que as mercadorias destinadas áquella estação são entregues á porta do domicilio dos consignatarios, o que é de grande commodidade para o publico.

Entre os preços que vão na classificação respectiva, em geral muito economicos, ha alguns que representam importantissimas reducções e grandes vantagens para o commercio.

DE COIMBRA Á COVILHÃ

O sr. deputado Alfredo Brandão apresentou na camara a seguinte proposta:

Senhores: E' ocioso encarecer hoje as vantagens dos caminhos de ferro; e as manifestações successivas de muitos membros d'esta camara, sem opinião em contrario, tornam tambem ocioso o demonstrar a altissima conveniencia, que por isso mesmo é imprescriptivel necessidade, do prolongamento do caminho de ferro de Arganil á Covilhã.

Todos os que conhecem a importancia d'este centro fabril são accordes em dizer que o caminho de ferro da Beira Baixa só muito imperfeitamente póde satisfazer ás necessidades industriaes e commerciaes d'aquella cidade, e que é necessario pol-a em communicação directa com o coração do paiz, tanto para ella se poder abastecer dos machinismos e materias primas necessarias á sua labutação, como para dar escoante facil e commodo aos seus productos, que ja hoje rivalisam em qualidade com os productos similares estrangeiros.

O que se diz da Covilhã, applica-se egualmente a uma vasta região fabril, que se estende pelas faldas da Serra da Estrella, e que aquelle prolongamento de caminho de ferro é destinado a vivificar.

Interesses analogos, e tambem da mais alta ponderação, recommendam a prompta construcção d'este prolongamento de caminho de ferro, em relação á cidade de Coimbra, que tão mal servida tem sido até agora pelas linhas ferreas construidas.

Satisfazendo a estas exigencias, tenho a honra de apresentar á vossa consideração um projecto de lei, que auctorisa o governo a adjudicar em hasta publica aquelle prolongamento. Tomei para base as condições da adjudicação do caminho de ferro da Beira Baixa, mas com menos gravame para o estado, pois que o maximo do preço kilometrico é reduzido de 37:000$000 a réis 35:000$000, e as despezas de exploração, de réis 1:000$000 a 800$000 réis, apesar de não serem menos, e sim mais asperas e difficeis, as condições technicas da construcção.

No projecto de lei, que tenho a honra de submetter ao vosso exame, estabelece-se o direito de preferencia em concurso para a actual companhia do Mondego. Este direito seria uma justa compensação dos encargos, que essa companhia tomou sobre si com a construcção gratuita do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, se não fosse principalmente uma providencia para favorecer os interesses publicos.

São obvios os inconvenientes, que resultam de estar fraccionada por mãos differentes a exploração d'uma mesma linha. Os embaraços de transito, que as rivalidades das companhias ainda mais aggravam, por vezes quasi inutilisam as vantagens da viação accelerada.

E', por isso, de grande conveniencia que as communicações entre a Covilhã e Coimbra estejam sob uma só exploração.

Por outro lado, uma companhia que tem garantia de juro, deixa de ter um estimulo vigoroso para desenvolver e aperfeiçoar a sua exploração, porque a garantia, põe a coberto de um desastre. O serviço publico pode padecer com as consequencias d'esta falta de estimulo directo. Mas, como a companhia do Mondego tem sob sua unica responsabilidade essa linha, ella será interessada em aperfeiçoar e desenvolver a exploração do prolongamento, em que ha garantia de juro, para fortalecer aquella parte da linha, em que a não tem.

De tudo isto resulta a conveniencia de que a linha venha a ser uma só. E se, por bem justificados melindres, se não pede a adjudicação directa, para que a praça dê qualquer rasoavel correctivo de preço, o direito de preferencia é todavia necessario para se assegurarem, tanto quanto possivel e sem offensa d'esses melindres, aquellas vantagens publicas.

Por tudo isto, tenho a honra de vos apresentar o seguinte

Projecto de lei

Artigo 1.º E' auctorisado o governo a adjudicar em hasta publica o prolongamento do caminho de ferro de Arganil até á cidade da Covilhã, nas mesmas bases da auctorisação concedida ao governo pela carta da lei de 26 de abril de 1883 para o caminho de ferro da Beira Baixa, salvas as modificações e estipulações seguintes:

§ 1.º Para os effeitos da garantia de juro, o preço kilometrico não será computado em mais de 35:000$000 de réis por kilometro, em vez de 37:000$000 de réis.

§ 2.º O maximo das despezas da exploração, por kilometro, será de 800$000 réis em vez de 1:000$000 de réis, até o rendi-

mento bruto de 2:000$000 de réis; e d'ahi para cima em 40 %, excluido o imposto de transito.

§ 3.º A actual companhia do caminho de ferro do Mondego terá na adjudicação, e dentro de 48 horas depois do concurso, o direito de preferencia pelo menor preço offerecido, ainda que tenha sido concorrente por preço maior.

§ 4.º Para os effeitos de tarifas e despezas accessorias, a linha entre a Covilhã e Coimbra será considerada como uma só, e continua, se a adjudicação se fizer á actual companhia do Mondego.

§ 5.º O deposito para admissão a concurso e garantia do contracto será de duzentos contos de réis, em dinheiro ou papeis do estado, segundo a cotação official.

§ 6.º As condições technicas poderão ser modificadas conforme parecer mais conveniente, sendo, porém, devidamente fixadas no programma do concurso.

§ 7.º São resalvados quaesquer direitos eventuaes por contractos auctorisados.

Art. 2.º—Fica revogada a legislação em contrario.

Sala das sessões, 22 de maio de 1889.

O deputado por Castello Branco
Alfredo Cesar Brandão

Sobre este importante assumpto damos hoje algumas das primeiras representações que pelas corporações officiaes e particulares de diversas localidades foram levadas á camara dos srs. deputados pedindo a construcção d'esta linha.

Representações

Senhores deputados da nação portugueza.—A construcção do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, atravessando os valiosos terrenos d'aquelles dois concelhos, e os de miranda do Corvo, Louzã e Goes, pondo em facil communicação as importantes fabricas de papel, lanificios e outros productos da industria fabril, e o facil e rapido transporte dos productos agricolas e florestaes d'esta zona uberrima, já foi um importante melhoramento concedido a esta parte da Beira Alta, até agora quasi esquecida; e deve, em breve, fazer-se sentir o immenso resultado da abertura da rapida via de communicação d'esta região agricola e fabril com as capitaes do districto e do reino, e com os centros mais importantes do consumo e exportação dos mesmos productos.

Não basta, porém, o percurso d'esta linha ferrea atravez dos alludidos concelhos, e torna-se instante e inadiavel o prolongamento d'ella desde Arganil até que vá entroncar no caminho de ferro da Beira Baixa, no ponto que mais se approxime da industrial Covilhã.

É por estas ponderosas rasões que a camara municipal da Louzã, reiterando o seu pedido feito em 28 de maio do anno findo, vem respeitosamente solicitar da illustrada representação nacional se digne approvar a concessão que se vae impetrar para o prolongamento da predicta linha ferrea de Arganil por diante.

A camara municipal, confiando na reconhecida justiça e patriotico empenho no desenvolvimento do bem estar e interesses dos povos, dos dignissimos representantes da nação, pede e implora se dignem deferir-lhe a sua justissima pertensão.—E. R. M.

Louzã, sala das sessões da camara municipal, 1 de abril de 1889.—*(Seguem-se as assignaturas.)*

Senhores deputados da nação portugueza.—Acha-se já em construcção a linha ferrea de Coimbra a Arganil, e em breve o silvo da locomotiva poderá annunciar aos povos d'entre as duas localidades a prespectiva da sua regeneração e prosperidade.

Atravessando terrenos fertilissimos a par de fabricas da maior importancia, muito teem a esperar d'este melhoramento as industrias agricola e fabril, aplanando-lhes as difficuldades com que até aqui teem luctado por falta de communicação accelerada com os grandes centros de consumo.

É certo, porém, e não escapa á illustração da representação nacional, que não é isto bastante á futura prosperidade da provincia da Beira Alta, tão opulenta em productos agricolas e fabris, mórmente de Arganil para cima, como até aqui desprezada e esquecida pelos altos poderes do estado.

A zona comprehendida entre Coimbra e Arganil comprehende uma pequena parte d'aquella provincia, e se a linha ferrea se não prolongar de Arganil até a Covilhã, atravessando a maior e a melhor parte d'esta vasta porvincia, ficará uma obra incompleta, será uma nova desconsideração para a mesma provincia, um melhoramento de pouca importancia para o paiz e um risco para a empreza, á qual (como muito bem diz um jornal de Coimbra) «mais conviria perder o capital já gasto nos estudos, expropriações e trabalhos de construcção do que concluir o caminho sem o prolongamento á Covilhã».

É, pois, necessario, é urgente, é indispensavel que esta arteria, penetrando o coração da provincia, se estenda até á Covilhã.

Só assim será mais um elemento de riqueza publica, fecundando uma região importante do paiz, cuja prosperidade completa sómente será assegurada quando se realise similhante prolongamento.

Convencida do exposto e confiando no patriotismo da illustrada representação nacional, a camara municipal de Miranda do Corvo vem solicitar da mesma se digne approvar a concessão que vae impetrar-se para o prolongamento da mencionada linha de ferro até á Covilhã.

E assim:

Pede se dignem deferir a sua justa pretensão.—E. R. M.

Miranda do Corvo, sala das sessões, 3 de abril de 1889.—*(Seguem-se as assignaturas.)*

Senhores deputados da nação portugueza.—A commissão districtal de Coimbra, empenhada em promover os interesses do districto, e confiada no vosso zêlo e dedicação pelo paiz, vem pedir-vos que voteis a continuação até á Covilhã do caminho de ferro, que se está construindo da cidade de Coimbra e Arganil.

E' tão manifesta a conveniencia de ligar por uma linha ferrea estas duas cidades; e são ellas tão importantes sob tantos aspectos, que não precisamos de adduzir argumentos que justifiquem aquelle valioso melhoramento.

Da vossa reconhecida illustração e do vosso desvelo pelo bem publico fiamos, pois, o deferimento do nosso pedido.

Coimbra, sala das sessões da commissão districtal, 5 de abril de 1889.—(*Seguem-se as assignaturas.*)

Senhores deputados da nação portugueza.—A direcção da associação commercial de Coimbra, sempre solicita no desempenho dos poderes que lhe são conferidos em seus estatutos, e, em bem dos interesses industriaes d'esta cidade e seu districto, vem muito respeitosamente perante a camara dos senhores deputados pedir que o caminho de ferro de Coimbra a Arganil, em construcção, se prolongue até á Covilhã. Esta cidade, uma das mais importantes do nosso paiz pela sua população laboriosa e densa, pelas suas já bem famosas fabricas de lanificios e outras industrias, e não menos pelas variadas producções da sua tão vasta como formosa bacia banhada pelo Zezere e seus numerosos affluentes, póde e deve tomar grandissimo incremento commercial logo que se ache em contacto directo com Coimbra.

Senhores deputados da nação portugueza, para que a viação accelerada dê resultados proficuos, é necessario que ella procure no seu trajecto os grandes centros industriaes, estabeleça communicação directa entre as differentes praças commerciaes do paiz e vá até servir localidades, de qualquer ordem, as quaes só esperam pela locomotiva redemptora para se converterem logo em copiosas fontes de riqueza publica. Ora, o prolongamento do caminho de ferro de Coimbra, além de pôr esta praça em relação immediata com a da grande cidade industrial, vae beneficiar tambem alguns centros locaes de producção agricola, manufactureira e fabril, taes como: Oliveira do Hospital, S. Romão, Loriga, Ceia, Gouveia, Unhaes da Serra (notavel por suas aguas medicinaes), Paul e Tortozendo.

E' fundada n'estes ponderosos motivos que esta associação, confiando na illustração e patriotismo dos nobres representantes do povo, se atreve a recommendar-lhes o projecto de lei (que tem por si o geral asse timento), pelo qual o governo de Sua Magestade seja auctorisado a fazer seguir de Arganil até á Covilhã aquella via ferrea, por isso que os resultados de tão importante melhoramento publico não se farão esperar muito.

Esta associação espera que os seus rogos serão attendidos e ha de agradecer, muito reconhecida, aos srs. deputados da nação portugueza, o alto emprehendimento de chamar á vida moderna tantas povoações, até ao presente desherdadas, e o importante beneficio de estreitar mais e mais as relações commerciaes, desde longos annos mantidas entre as duas cidades—Coimbra e Covilhã.

Associação commercial de Coimbra, em reunião da assembléa geral, aos 10 de abril de 1889.—(*Seguem-se as assignaturas.*)

Senhores deputados da nação portugueza.—Tendo a firma commercial Fonseca, Santos & Vianna sido auctorisada, por alvará de 1 de setembro de 1887, a mandar construir uma via ferrrea que, partindo de Coimbra e passando na Louzã, viesse a terminar em Arganil, foi a noticia d'essa concessão recebida pelos habitantes d'esta cidade com o alvoroço proprio de quem muito bem conhece as innumeras vantagens que a viação accelerada sempre traz para as povoações que por ella são servidas.

Era geralmente reconhecido o beneficio que esta cidade assim ia receber, e maior se antolhava já então pela esperança que todos nutriam de que, uma vez construida essa linha, não deixaria ella de ser continuada mais além até tocar na Covilhã, ligando-se assim com a cidade de Coimbra, e portanto com o centro do paiz, essa outra cidade tão importante e tão eminentemente industrial, que por vezes e com justos titulos tem merecido ser appellidada Manchester portugueza.

E' sabido que a concessão da linha entre Coimbra e Arganil foi

ARQUIVO CP HISTORICO

feita sem encargos para o thesouro publico, e n'estes termos ninguem poderá estranhar, e antes por certo todos applaudirão que, embora á custa de algum sacrificio pecuniario, seja agora auctorisada a continuação d'essa linha até áquelle ponto extremo, e isto em attenção ás immensas vantagens que d'ahi deverão advir, não só para aquellas duas cidades, senão tambem para todo o paiz.

Interprete dos sentimentos que animam os habitantes d'esta cidade, a camara de Coimbra, senhores deputados da nação portugueza, ao mesmo tempo que assim vos informa dos seus melhores desejos a este respeito, mais vos pede que por vossa iniciativa procureis dar lhes a devida satisfação, promovendo que a linha ferrea de Coimbra a Arganil seja continuada além d'esse ponto até tocar na Covilhã. E muito certa da consideração que sempre vos merece quanto póde interessar ao progresso e bem estar do paiz, esta corporação fica esperando que vos dignareis dar ao seu pedido a attenção de que carece.

Coimbra e paços do concelho, 12 de abril de 1889.—*(Seguem-se as assignaturas.)*

Ex.mos srs. deputados da nação portugueza. — O conselho administrativo da associação dos artistas de Coimbra, interpretando os sentimentos da mesma associação, sempre solicita em pugnar pelos melhoramentos materiaes d'esta cidade, tem a convicção de que, não só para esta terra e seu districto, como para a Covilhã e outras localidades, onde é notavel o movimento commercial, agricola e fabril, entre outras, Oliveira do Hospital, S. Romão, Loriga, Ceia, Gouveia, etc., hão de inconstestavelmente resultar muitos beneficios, se porventura o caminho de ferro em construcção de Coimbra a Arganil se prolongar até á Covilhã.

Ninguem ignora que a Covilhã, que parece naturalmente destinada a alliar se com a cidade de Coimbra para o conseguimento dos interesses communs, é uma das localidades mais laboriosas do nosso paiz; e duvidal-o seria uma grave offensa á sua população, sempre incansavel no trabalho e sempre prompta a fazer prosperar e engrandecer as suas industrias fabril e agricola.

Possue a Covilhã boas estradas para a Guarda, Castello Branco, Sabugal, Penamacor, Ceia, Gouveia e outros pontos importantes; magnificas fabricas de pannos de lã, entre as quaes se contam mais de trinta como principaes, como cerca de 4:000 operarios 475 machinas. O concelho da Covilhã, que é composto de vinte e seis freguezias, com uma população de 29:370 habitantes, n'uma área de 50:845 hectares, produz muito centeio, milho, castanhas, azeite, ructas e algum trigo e milho. Tambem abunda em gado lanigero e vaccum.

Ha no concelho da Covilhã quarenta e tres fabricas de cardação, quarenta e oito de lã, cento e vinte e oito de tecidos de lã, vinte e sete de tingir fio, vinte e sete estabelecimentos de lavar o panno, trinta e um pisões com machinismo, 574 tecelões, etc.

Por estas razões, bastante pondorosas, julga-se de indeclinavel necessidade completar o caminho de ferro do Mondego, prolongando-o de Arganil á Covilhã, satisfazendo-se por esta fórma aos desejos e clamores que se elevam de um grande numero das mais laboriosas populações das duas Beiras.

O conselho administrativo da associação dos artistas de Coimbra pede por isso a v. ex.as se dignem approvar aquelle prolongamento logo que o respectivo projecto de lei seja apresentado ás côrtes pelo governo de Sua Magestade.

Deus guarde a v. ex.as Coimbra, 15 de abril de 1889.— *(Seguem-se as assignaturas.)*

O NORTE DE HESPANHA EM CRISE

E' tão importante o artigo que sobre este assumpto publica o nosso collega de Madrid *El Parïs* que não nos furtamos ao desejo de o dar na integra aos nossos leitores. Diz assim:

«Se as nossas informações são exactas, e devem sel-o por um grande nnmero de rasões que reservamos para nós, não só ha ameaças de crise na politica como tambem em alguma empreza de caminhos de ferro: a do Norte, por exemplo.

O elemento francez lucta contra o elemento catalão; os Lopez, os Sepulvedas e outros representantes do capital hespanhol sublevaram-se contra os Pereire, e o banco Hispano colonial, a Transatlantica e outras sociedades de credito catalás, fazendo frente ao Crédit Mobilier Espagnol, sociedade espanhola, cujo titulo se escreve mais geralmente em francez para maior clareza.

Qual é o motivo da crise? quaes poderão ser as suas consequencias?

Eis o que nos propomos indicar, baseando-nos, já se vê, nas informações que temos sobre o assumpto, porque não somos accionistas nem francezes nem catalães, e por conseguinte, não temos voz nem voto nos conselhos da Companhia.

Mas antes, façamos um pouco de historia que não só não será de mais senão que a consideramos precisa para a melhor intelligencia da nossa descripção.

A companhia dos caminhos de ferro do Norte foi fundada com capitaes exclusivamente francezes, como se fundaram quasi todas as hespanholas especialmente as que tiveram por objecto aquellas celebres concessões que deram nome a um dos periodos da nossa historia politica.

Durante os primeiros 10 annos de exploração a situação financeira da companhia foi deploravel. Não se distribuiam dividendos aos accionistas nem se tirava o sufficiente para o desenvolvimento da empreza. Não faltou então a prodigalidade do governo auctorisando as companhias de caminhos de ferro a estabelecer, a titulo de auxilio, um augmento de 10 % sobre o preço legal dos bilhetes de passageiros.

Depois de terminada a guerra civil e prevendo um desenvolvimento de trafego que não devia deixar de dar-se, a companhia do Norte emprehendeu o que poderemos chamar systema de concentração iniciado poucos annos antes com a fuzão da companhia d'Alar a Santander.

Com effeito; a esta fuzão seguiram as de Tudela a Bilbau, Alsasua a Zaragoza e Barcelona, Asturias Galiza e Leão, Lerida a Reus e Tarragona e Selgua a Barbasto.

Desde este momento o capital social da companhia do Norte deixou de ser exclusivamente francez. As companhias de Santander e Bilbau eram constituidas em grande parte por capitaes hespanhoes e ainda que estes não estão totalmente empregados em acções muitos houve que, ao verificar-se a fusão e mesmo antes d'ella se interessaram como accionistas na companhia do norte.

A fuzão realisada com as companhias de Alsasua e de Zaragosa a Barcelona, e talvez principalmente a participação que a do Norte e os possuidores das acções d'esta companhia tiveram na empreza concessionaria das linhas das Asturias, contribuiram por modo extraordinario para a nacionalisação do capital.

O banco Espano-Colonial, a companhia Transatlantica e outras sociedades de credito da Catalunha, principalmente ou o que é o mesmo, o grupo financeiro de que é alma e director D. Antonio Lopez, achou-se possuidor de uma grande massa de acções da companhia do Norte; e em consequencia d'isto, a direcção administrativa da empreza, até então confiada aos Polack como representantes do Crédit Mobiliaire Espagnol, passou, ainda que sob fiscalisação aos Sepulvedas e Sotolongo, que são ao marquez de Comillas e que os Polack são para o Pereire.

A administração da companhia do norte tem sido exercida, desde a sua constituição, por um conselho de administração, com residencia em Madrid e um *comité* residente em Paris. Este reservava para si o papel mais importante sendo sempre decisivas as suas resoluções, chegando até a sua jurisdicção até a nomeação dos altos funccionarios e a administração dos fundos da caixa de pensões.

O conselho de administração de Madrid não tinha na realidade outra missão senão preencher os requisitos exigidos pela lei ás sociedades mercantis, e especialmente ás emprezas de caminhos de ferro que devem ser hespanholas.

Mas as coisas mudaram: O capital hespanhol convertido em acções é hoje ainda maior que o estrangeiro, e não parecem equitativos aos accionistas hespanhoes os privilegios de que disfructam os francezes.

Primeiramente conseguiram constituir em Barcelona um comité de accionistas catalães, á similhança do que os francezes tinham em Paris; mas estes continuam com os seus privilegios, em virtude dos quaes, n'uma sociedade hespanhola porque a lei assim o exige e porque espanhola é a maior parte do seu capital, é francez o director; francezes os subdirectores e a maior parte do pessoal superior; em França, por accionistas francezes se resolvem importantes assumptos administrativos, e emfim *com criterio francez* se faz a exploração technica e commercial de uma rêde de caminhos de ferro hespanhoes que, entre outras circumstancias, reune a importantissima de ser a mais *estrategica*.

D'aqui resultou a crise a que nos referimos.

Os accionistas hespanhoes querem, como é natural, que desappareçam os privilegios do *comité* de Paris e até que isto succeda os francezes resistem a perder essas prerogativas.

Resta agora saber o que poderão ganhar os hespanhoes em que a crise se resolva n'um sentido ou n'outro, mas isto seria longo para dizer e não cabe no espaço de que podemos dispôr.

Deixal-o-hemos, pois, para outro artigo, porque é assumpto de interesse, que convem, a nosso ver, tratar com toda a extensão possivel.»

Pela nossa parte procuraremos tambem ter os nossos leitores ao corrente d'esta tão importante questão para as linhas ferreas do paiz visinho.

VIAGENS A PARIS

Agora, que se começa a operar um consideravel movimento de viajantes que vão á grande capital franceza visitar a exposição, parece-nos de todo o interesse e conveniencia para o publico dar-lhe já, e com a possivel precisão, todos os detalhes sobre a maneira de effectuar a viagem, despezas e itinerarios, custo de transportes em Paris, entradas na exposição, diversos preços de diversões e dependencias que se pagam por separado, e tudo quanto possa ser util aos viajantes que ali se dirigem.

Estes esclarecimentos são-nos fornecidos em parte pelos nossos correspondentes ali, parte extrahidos dos nossos collegas parisienses especiaes no assumpto podendo dar-se, portanto, como fidedignos.

Hoje começamos esta secção, com varios detalhes; no proximo numero daremos os preços e condições de viagens desde Lisboa, etc.

Reducção de taxas em beneficio dos viajantes.—Por decreto de 12 do corrente os passageiros chegados a França pelos portos de Bolonha e Calais gosarão da reducção de 50 % no pagamento dos direitos de embarque e desembarque n'aquelles portos, quando venham munidos de bilhetes d'ida e volta validos por um periodo nunca inferior a 14 dias, e tenham effectuado a viagem em navio de vela.

Os passageiros, chamados «*excursionistas*» chegados em paquetes, ou cujos bilhetes d'ida e volta sejam validos apenas por um dia, pagarão de direitos d'embarque ou desembarque 1 franco em vez de 1,75 fr.

Em qualquer dos casos os viajantes terão que sujeitar-se a umas pequenas formalidades indispensaveis á boa e facil fiscalisação.

Entradas.—Até 11 do corrente foram concedidos 24:300 bilhetes gratuitos, de entrada livre na Exposição, aos expositores, aos membros da imprensa, ao pessoal, etc.

As entradas pagas durante os dias 6 a 10 do corrente foram em numero de 286:423.

A Torre Eiffel. — No dia 15 do corrente foi pela primeira vez a torre franqueada ao publico. Os operarios trabalharam durante bastante tempo de dia e de noite na installação dos ascensores, fazendo-se repetidas experiencias que permittiram assegurar a sua solidez.

Para maior facilidade e a fim d'evitar agglomerações, estabeleceram-se 4 *guichets* onde 4 bilheteiras estão vendendo os bilhetes d'admissão.

O publico é admittido até á 2.ª plataforma.

Desde o dia d'abertura os trabalhos na torre suspendem-se das 10 ½ da manhã ás 10 ½ da noite.

Uma rêde telephonica, cujo centro principal é o escriptorio de Mr. Eiffel, tem em communicação as diversas partes do edificio, permittindo de um momento para outro o determinar-se a suspensão da venda de bilhetes, no caso de se ter produzido uma extraordinaria accumulação de gente.

No primeiro dia começou a venda dos bilhetes apenas ás 11 ½. A temperatura era muito irregular e incerta, por isso pouca gente se animou a effectuar a ascensão Ainda assim, ao meio dia tinham-se vendido 500 bilhetes.

Os ascensores.—São 3 os systemas d'ascensores empregados. Um d'elles, do Ex.mo sr. Roeux e Combœluzier, conduz á 1.ª plataforma, que se acha á altura de 57,63 metros; outro, do systema Otis, conduz á 2.ª plataforma, á altura de 115,63 metros; e finalmente o terceiro, do systema Edaux, conduz da 2.ª á 3.ª plataforma, que se acha a 160m,40.

Mr. Eiffel tem sido incansavel e rigorosissimo na direcção d'estes trabalhos, sendo os ascensores facultados ao publico só depois de repetidas experiencias que permittem assegurar a sua solidez.

Pode pois já o publico admirar por completo a obra por excellencia da grande Exposição, e comtemplar em toda a sua amplitude o panorama, unico no mundo, que se disfructa do alto d'aquelle gigante de ferro.

O governo allemão nomeou uma commissão de engenheiros para estudar as admiraveis construcções do Campo de Marte e especialmente as da applicação do ferro; alguns d'esses engenheiros estão já em Paris.

Trabalha-se com a maxima actividade nas ultimas installações da galeria das machinas.

Dentro de poucos dias todos os trabalhos ficarão concluidos, e o publico poderá ver finalmente funccionar as machinas expostas.

Os dois jornaes mais importantes de França, o *Petit Journal* e o *Figaro*, alliaram-se para publicar um guia pratico, com illustrações e planos coloridos da Exposição.

O guia chamar-se-ha o *Guia-azul*, porque o azul é a côr dominante na Exposição e porque azul tambem será a capa do novo guia; o seu preço será de 1 franco.

A illuminação electrica na Exposição consta de 1:100 lampadas grandes e 10:000 pequenas. O effeito é deslumbrante.

Nos jardins e terraços do Trocadero e Campo de Marte estão sendo collocados oito mil bancos.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

28.º SORTEIO

Lista numerica das 2:139 obrigações de 3 por cento d'esta Companhia que sahiram sorteadas em sessão publica de hoje para amortisação correspondente ao 1.º de janeiro de 1890.

N.ºs 12:901 a 12:903, 12:905 a 12:908, 12:910 a 12:916, 12:922 a 12:986, 12:988 e 12:989, 12:993 a 13:000, 47:601 a 47:669, 47:672 a 47:700, 113:201 a 113:253, 113:258 a 113:271, 113:274 a 113:292, 130:201 a 130:300, 132:401 a 132:441, 132:444 a 132:449, 132:452 a 132:460, 132:462 a 132:466, 132:469 a 132:500, 182:601 a 182:629, 182:633 a 182:679, 181:682 a 182:700, 219:301 a 219:381, 219:384 a 219:400, 220:801 a 220:882, 220:884 a 220:888, 220:895 a 220:900, 228:301 a 228:400, 278:701 a 278:730, 278.732 a 278:758, 278:760 a 278:800, 293:501 a 293:503, 293:509 a 293:538, 293:544 a 293:547, 293:556 a 293:600, 332:601 a 332:681, 332:688 a 332:700, 339:101 a 339:158, 339:168 a 339:173, 339:175 a 339:200, 359:651 a 359:693, 359:695 a 359:696, 359:698 a 359:700, 406:001 a 406:055, 406:057 a 406:062, 406:064 a 406:100, 422:801 a 422:827, 424:901 a 424:932, 424:934 a 424:935, 424:951 a 424:952, 424:956 a 424:965, 428:701 a 428:773, 441.601 a 441:700, 495:501 a 495:514, 495:518 a 495:577, 495:582 a 495:600, 520:301 a 520:338, 520:345 a 520:375, 520:378 a 520:400, 521:401 a 521:500, 537:801 a 537:854, 551:401 a 551:408, 551:410 a 551:427, 551:429 a 551:500, 567:601 a 567:642, 567:646 a 567:662, 567:666 a 567:700.

4.º SORTEIO

Lista numerica das 93 obrigações de 4 por cento d'esta Companhia que sahiram sorteadas em sessão publica de hoje para amortisação correspondente ao 1.º de julho de 1889.

N.ºs 12:241 a 12:243, 18:011 a 18:020, 19:851 a 19:860, 27:511 a 27:520, 28:641 a 28:650, 31:341 a 31:350, 83:131 a 83:140, 88:271 a 88:280, 92:851 a 92:860, 99:451 a 99:460.

Lisboa, 23 de maio de 1889.

O Administrador Delegado — *Fontes Ganhado*

O Chefe da Contabilidade Geral — *A. de Lemos*

BANCO LISBOA & AÇORES

Sociedade anonyma, responsabilidade limitada

Emissão de 25:000 acções do valor nominal de 100$000 réis cada uma, auctorisada pela assembléa geral de 25 de maio de 1889, reservada exclusivamente aos accionistas do Banco.

Preço da emissão, 110$000 réis

pagavel nos prasos seguintes:

no acto da subscripção.....	Réis	5$000
no acto da ratificação.....	»	10$000
em 1 de agosto.....	»	15$000
em 1 de outubro.....	»	15$000
em 1 de dezembro.....	»	15$000
em 1 de fevereiro de 1890....	»	15$000
em 1 de abril.....	»	15$000
em 1 de junho.....	»	20$000

o que equivale a uma media de praso volor 31 de dezembro de 1889. Estas accões terão direito aos lucros do Banco desde 1 de janeiro de 1890.

Aos subscriptores que quizerem antecipar o pagamento d'algumas prestações ser-lhes-ha abonado o juro na rasão de 3 % ao anno.

Pede-se aos srs. accionistas que declarem até ás 4 horas da tarde do dia 5 de junho proximo futuro, o numero d'acções com que desejam subscrever. A repartição será feita na proporção de 25 acções novas por cada 20 antigas, e quando haja resto d'acções d'esta repartição e accionistas que tenham subscripto com maior numero, ser-lhes-hão distribuidas, e havendo rateio será feito proporcionalmente.

As subscripções serão recebidas:

Em LISBOA na séde do Banço.

No PORTO no escriptorio do sr. Eduardo da Costa Corrêa Leite.

Lisboa, 28 de maio de 1889.

Pelo Banco Lisboa & Açores

Os directores,
Ad. de Lima Mayer.
Victorino Vaz Junior.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 31 de maio de 1889.

A noticia da projectada viagem do rei Humberto a Strasburgo em companhia do imperante allemão, que para isso o convidára, produzindo desagradavel impressão em todos os mercados financeiros, trouxe necessariamente esmorecimento de transacções e simultaneamente baixa nas cotações.

O desmentido que depois se deu a tal noticia, que a diplomacia pretendeu attribuir a jogo de bolsa, travou a reacção dos preços, no sentido da baixa, mas a actividade das transacções não se reanimou, antes affrouxou ainda mais com o discurso de Lord Salisbury, considerando pouco solida a paz europêa.

Com os factos expostos não é, portanto, para estranhar que, nos ultimos dez dias de maio, as oscillações dos diversos valores internacionaes tenham tomado certa amplitude e que a alta tenha cedido o logar a alguma desanimação. Tambem a alta não podia accentuar-se indefinidamente, como por vezes temos feito notar.

No mercado interno as noticias e as cotações frouxas das bolsas estrangeiras influiram para que os preços dos diversos valores affrouxassem. Em todos os grupos se accentuou mais ou menos a reacção, mas no das acções de bancos é que as oscillações tomaram maior amplitude.

Tinham sido estes valores os que alta mais rapida e importante tinham experimentado. Foram, por isso mesmo, os mais affectados, por ter sido devida a especulação parte do movimento das ultimas semanas.

Deve dizer-se que o premio a que foi annunciada a emissão de 2:500 contos d'acções do banco Lisboa & Açores, premio de réis 10$000, sendo bastante abaixo do que se esperava, aconselhou realisações que, por sympathia, se estenderam a todos os outros valores do grupo.

Hoje, porém, as cotações voltaram de novo a firmar-se, apresentando já sensivel melhoria sobre as de quarta-feira. Hontem, quinta feira, como é sabido, não houve bolsa por ser dia santificado.

As noticias dos mercados externos, sendo tambem melhores hoje que até meiado da semana, devem contribuir para que as transacções e preços se reanimem. A convicção de que a actual situação presidirá ás novas eleições, não será dos factores menos importantes para a melhoria do mercado financeiro se accentuar, o que, aliás, quasi sempre succede assim que o parlamento suspende as suas sessões.

A emissão de 180 contos da Companhia Nacional Editora, a que nos referimos no anterior boletim, foi coberta. Estamos certos que, dentro em pouco, os titulos novos farão premio muito regular pela garantia e mais vantagens que offerecem.

A emissão das novas acções do Banco Lisboa & Açores é reservada exclusivamente aos antigos accionistas. O premio, como dissemos, é de 10$000 réis, devendo os accionistas declarar até 6 de junho quantas acções desejam. As entradas são calculadas de forma que o praso medio vem a ser 31 de dezembro de 1889, não tendo por isso as novas acções dividendo, senão a contar do 1.º semestre de 1890.

Nos mercados monetario e cambial não houve alteração digna de chronica.

A situação geral dos mercados nacionaes mantem-se, portanto, e apezar de tudo, assaz satisfactoria.

B. dos Santos.

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

BOLSAS	TITULOS	DIAS 21	22	23	24	25	27	28	29	31	—	—	—	—	—
Lisboa . .	Acções C.os de Ferro Portuguezes	115.500	–	–	–	–	115.800	–	–	–	–	–	–	–	–
	» Nacional	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	» Carris de Ferro de Lisboa.	–	–	–	72.000	–	74.100	74.100	–	–	–	–	–	–	–
	» Ascensores » »	62.500	–	–	–	63.500	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	Obrig. C.os de Ferro Portuguezes.	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	» Nacional	94.800	–	92.000	92.000	92.000	92.000	–	92.000	92.000	–	–	–	–	–
	» C. de F. Atravez d'Africa	87.800	87.800	87.900	–	–	87.800	88.400	88.400	88.400	–	–	–	–	–
Paris. . .	Acções C.os de Ferro Portuguezes	653	652,50	–	653,75	650	650	–	652,50	652,50	–	–	–	–	–
	» Madrid-Caceres-Portugal	227,50	225,50	–	229	229	–	225	240	–	–	–	–	–	–
	» Norte de Hespanha.	385	387,50	380	380	–	383	–	375	375	–	–	–	–	–
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	302,50	305	309	309	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	» Andaluzes.	377,50	377,50	377,50	377,50	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	Obrig. C. de Ferro Portuguezes.	369,50	368	370,50	370	369,50	370	368,50	368,75	–	–	–	–	–	–
	» Madrid-Caceres-Portugal	–	–	349,50	348	348	348	–	348	–	–	–	–	–	–
	» Norte Hespanha, 1.ª hypotheca	382	382,75	384	380	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	» C. de F. Atravez Africa.	490	490	490	490	490	490	490	490	–	–	–	–	–	–
Londres. .	Obrig, C. de F. Atravez Africa	97	97	97	97	97	97	97	97	97,50	–	–	–	–	–
Amsterd. .	Obrig. C. de F. Atravez Africa	96,75	96,75	96,75	–	97	97	97	97	–	–	–	–	–	–
Bruxellas.	Obrig. C. de F. Atravez Africa	96,75	96,75	96,75	–	96,75	96,75	96,75	96,75	–	–	–	–	–	–

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERIODO DE EXPLORAÇÃO de	a		RECEITAS NO PERIODO 1889 KIL.	TOTAES	KILOMETRICAS	1888 KIL.	TOTAES	KILOMETRICAS	DESDE 1 DE JANEIRO TOTAES 1889	1888	DIFFERENÇA A FAVOR DE 1889	1888
PORTUGAL					Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Companhia Real — Antiga rede (1)	7	13	Maio	580	48.430:000	83:500	580	44.770:000	77:189	950.740:000	874.820:000	75.920:000	–
	14	20	»	»	45.300:000	78:103	»	46.990:000	81:017	996.040:000	924.810:000	74.230:000	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Nova rede não garant.(2)	7	13	Maio	82	5.204:000	63:463	75	4.696:060	62:613	91.476:000	68.837:580	42.638:420	–
	14	20	»	»	5.924:000	72:243	»	5.440:000	68:533	97.400:000	73.977:580	23.422:420	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
» » garantida (3)	7	13	Maio	152	3.061:000	20:138	97	1.421:000	14:649	533.460:000	25.482:140	29.863:860	–
	14	20	»	»	3.118:000	20:513	»	1.632:000	16:824	58.464:000	27.414:140	31.349:860	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Sul e Sueste	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Minho e Douro	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Beira Alta	30	6	Maio	253	7.234:206	28:593	253	4.950:537	19:567	135.068:348	106.137:343	28.931:035	–
	7	13	»	»	6.323:073	24:992	»	5.501:498	21:743	141.391:421	141.638:511	29.672:910	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Guimarães	23	29	Abril	34	1.142:805	32:729	34	901:140	26:542	13.347:080	13.352:330	–	–
	–	–	–	–	–	–	»	–	–	–	–	–	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	35:250
HESPANHA					Pesetas	Peset.s		Pesetas	Peset.s	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Hespanha	7	13	Maio	2776	1.287:089	463	2776	1.189:526	428	22.891:590	19.915:186	2.976:404	–
	14	20	»	»	1.292:055	765	»	1.213:385	437	24.183:645	21.128:574	3.055:073	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Madrid-Zaragoza-Alicante	7	13	Maio	2672	1.176:048	440	2672	1.037:753	388	18.239:340	17.607:458	631:882	–
	14	20	»	»	1.125:707	421	»	1.111:294	417	19.365:047	18.721:752	643:295	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Andaluzes	23	29	Abril	793	284:265	358	793	223:788	282	4.141:333	3.507:430	633:903	–
	30	6	Maio	»	286:678	362	»	236:018	297	4.428:011	3.743:448	684:563	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Almansa-Valença-Tarragona	14	20	Abril	393	340:496	789	393	317:865	808	3.140:343	3.037:044	103:269	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Madrid-Caceres Portugal	7	13	Maio	429	57:466	134	429	56:871	136	1.091:523	987:973	103:550	–
	14	20	»	»	77:957	182	»	76:652	178	1.169:480	1.064:625	104:855	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

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

EXPOSIÇÃO DE PARIS

Meios de transporte

Caminhos de ferro. — Partida da gare Saint-Lazare para o Campo de Marte e vice-versa — 41 comboios por dia.

Preços. — 1.ª classe, 75 cent.; 2.ª classe, 45 cent.

Omnibus e tramways. — As carreiras d'omnibus que servem directamente a Exposição são quatro:

1.ª—Auteuil á Magdalena, por Passy e o Trocadero.
2.ª—Gare de l'Est ao Trocadero.
3.ª—Grenelle á Porta Saint-Martin (Escola Militar).
4.ª—Praça da Républicque á Escola Militar.

Preços.—No interior, 30 cent.; na imperial, 15 cent.

As carreiras de tramways são:

1.ª—Louvre a Boulogne e Saint-Cloud, Sèvres e Versailles (sahida na ponte de l'Alma).
2.ª—La Villette ao Trocadero.
3.ª—Gare Montparnasse ao Arco do Triumpho (ponte de l'Alma).
4.ª—Bastilha á ponte de l'Alma.
5.ª—Louvre a Passy (ponte de l'Alma ao Trocadero).

Preços.—No interior, 30 cent.; na imperial, 45 cent.

Vapores-omnibus. — Vapores *Hirondelles.* Carreiras entre o porto Saint-Nicolas (em frente do Pavilhão de Flora) e Suresnes.

Vapores *Mouches.* Carreiras entre a Ponte d'Austerlitz e Auteuil.

Vapores *Hirondelles.* Carreiras entre a Ponte do Hotel-de-Ville, margem esquerda, e a Ponte d'Iéna.

Vapores *Mouches.* Carreiras entre a Ponte National, em Bercy, pela margem direita, e a Exposição.

Preços.—Aos domingos, 20 cent.; nos demais dias, 10 cent.

Trens de praça.—Carruagens de duas pessoas: corrida, 1 fr. e 50 cent,; á hora, 2 fr.

Carruagens de quatro pessoas: corrida, 2 fr.; á hora, 2 fr. e 50 cent.

Para os breacks, char-à-bancs, tápinieres, etc., não ha tarifa estabelecida.

Os preços variam segundo as distancias; regulando, nos dias de semana, por 56 cent. a 1 fr. por pessoa. Nos domingos e dias festivos estes preços são geralmente duplicados.

Preços de entrada na Exposição

Nos dias de semana.—Das 8 ás 10 da manhã, 2 fr. Das 10 da manhã ás 6 da tarde, 1 fr. Das 6 da tarde em diante, 2 fr.

Aos domingos.—Das 8 ás 10 da manhã, 2 fr. Das 10 da manhã em diante, 1 fr.

Os bilhetes não dão direito senão a uma entrada; por isso, as pessoas que sairem do recinto da Exposição, querendo novamente entrar, terão de pagar novo bilhete.

Preços supplementares a pagar nos espectaculos e outros divertimentos no recinto da Exposição

Exposição de pastelistas	50 cent.
Exposição de aguarelistas	50 cent.
Exposição da esphera terrestre	1 fr.
Pavilhão do mar	25 cent.
Panorama de Paris	1 fr.
Panorama Transatlantico	1 fr.
Concerto marroquino	1 fr.
Concerto egypcio	1 fr.
Pontes rolantes	50 cent.
Palacio das creanças:	
Das 10 horas da manhã ás 6 da tarde	50 cent.
Das 6 horas da tarde ás 11 da noite	1 fr.
Concerto ás 2 horas e meia da tarde no grande salão do Palacio do Trocadero:	
Camarotes fechados	4 fr.
Camarotes abertos	3 fr.
Fauteuils	3 fr.
Fauteuils de amphitheatro	2 fr.
Tribunas	1 fr.
Kampong Javanez	50 cent.
Theatro anamita, variam os preços segundo as localidades; preço maximo fr.	2,50
Concerto tunisino	1 fr.
Concerto argelino	1 fr.
Folies parisiennes. Entrada livre, sendo porém obrigatoria a despeza no café de, pelo menos	1 fr.

Torre Eiffel

A torre é franqueada ao publico desde as 9 horas da manhã ás 11 da noite.

Os guichets para a venda dos bilhetes fecham ás 10 horas da noite, e ás 10 e meia os guardas convidarão os visitantes a descerem.

Preços.—Nos dias de semana: Até ao primeiro andar (ascensor ou escada)	2 fr.
Do primeiro ao segundo andar (ascensor ou escada)	1 fr.
Do segundo andar até ao alto da torre (ascensor)	2 fr.
Nos domingos e dias festivos: Até ao primeiro andar (ascensor ou escada). Das 11 horas a manhã ás 6 da tarde	1 fr.
Antes das 11 horas da manhã e depois das 6 da tarde	2 fr.
Do primeiro ao segundo andar (ascensor ou escada). Das 11 horas da manhã ás 6 da tarde	50 cent.
Antes das 11 horas da manhã e depois das 6 da tarde	1 fr.
Do segundo andar até ao alto da torre (ascensor). Das 11 horas da manhã ás 6 da tarde	50 cent.
Antes das 11 horas da manhã e depois das 6 da tarde	2 fr.

A sociedade da Torre Eiffel reserva-se o direito de modificar excepcionalmente os preços de entrada antes das 11 horas da manhã e depois das 6 da tarde.

Meios de locomoção no recinto da Exposição

Caminho de ferro. — Do Trocadero á Torre Eiffel. Partida de cinco em cinco minutos.

Preço.—Seja qual fôr a distancia percorrida, 50 cent.

Fauteuils rolantes.—Cada hora, 2 fr. e 50 cent.; cada quarto de hora ou fracção de quarto de hora, 70 cent.

O pharol e os projectores electricos da torre Eiffel

Brevemente se procederá á installação do pharol electrico da torre Eiffel. E' um apparelho em tudo semelhante aos mais poderosos pharoes existentes nas costas da França. Os raios luminosos terão um alcance de 97 kilometros, sendo a luz projectada atravez de tres lentes das 3 côres azul, branca e vermelha, de fórma que as côres nacionaes da França farão lentamente a sua rotação em torno da cupula.

A luz não é visivel do recinto da Exposição. Só poderá ser vista á distancia de 1.500 metros, como por exemplo da esplanada dos Invalidos, praça da Concordia ou do palacio da Industria.

A parte gyratoria será posta em movimento por uma corrente accessoria, que partirá da base da torre assim como a corrente principal.

Já se acham collocados os dois projectores, que funcãodas roncia 8 horas ás 11 da noite.

Cada um dos projectores tem, pelo menos, 90 centimetros de diametro. São identicos aos que adoptam na esquadra franceza e devem, em tempo claro, levar a luz a 10 kilometros de distancia. Teem, cada um, uma força luminosa equivalente á de 10:000 luzes de Carcel, e a intensidade total do foco luminoso é approximadamente a de oito milhões.

Concentrando os dois fócos sobre um mesmo ponto, poder-se-ha pois obter uma intensidade de 16 milhões de luzes Carcel.

LIGAÇÃO DO PORTO COM A BEIRA ALTA

Reuniu-se ha dias um grupo de commerciantes d'esta praça para resolverem sobre o modo de promover a construcção do caminho de ferro que, partindo de Recarei, na linha do Douro, siga pelo Valle de Paiva, S. Pedro do Sul e Vizeu, indo terminar em Mangualde, estabelecendo assim ligação mais directa entre esta cidade e a Beira Alta e constituindo-se mais um elemento para o desenvolvimento do commercio e industria portuense.

Deliberaram enviar uma representação ao governo, pedindo a construcção da referida linha, que já se acha estudada; e nomearam uma commissão para tratar d'este assumpto.

A representação é concebida nos seguintes termos:

«Senhor. — O esclarecido espirito de V. M. conhece bem quanto as vias de communicação teem concorrido para o augmento da riqueza publica no nosso paiz, e que sem tal meio de progresso não poderão aproveitar-se e desenvolver-se os elementos de fomento, nas zonas do paiz ainda não dotadas de meios de transporte rapido e economico, como são os caminhos de ferro.

Parece que muitos d'estes não produzem, nos primeiros periodos da sua exploração, rendimento que compense os encargos, que accarretam ás emprezas ou ao Estado, que emprehendem a sua construcção; não obstante, nem por isso se deve concluir que as vantagens e serviços por elles prestados não remunerem convenientemente o Estado dos capitaes n'elles empregados, porquanto os beneficies indirectos, que resultam da facilidade dos transportes e principalmente do barateamento d'estes, e a facilidade de levar aos centros de grande consumo muitos productos, que sem taes meios de communicação ficariam esterilisados no logar onde se produzem, teem um grande valor, e devem por isso ser devidamente apreciados.

Sem aspirar a que os melhoramentos se antecipem ás attendiveis necessidades do desenvolvimento economico do paiz, esperam, porém, os signatarios d'esta petição que o governo de V. M. não deixará de tomar na devida consideração, que merece, o justissimo pedido que veem fazer, para que se ligue desde já o centro da Beira Alta com esta cidade do Porto, por meio de uma linha ferrea de construcção economica, tão directa, quanto possivel, parecendo aos signatarios que a projectada pelos valles do Paiva e Douro poderá satisfazer a este objectivo.

Agora, que os caminhos de ferro do Minho e Douro teem junto ao rio d'este nome uma estação maritima, e devendo esta n'um futuro muito proximo achar-se dotada de todos os meios indispensaveis para que sem trasbordos dispendiosos possam as mercadorias passar directamente dos wagons para os navios e inversamente, mais instante e proficua se torna a construcção de um caminho de ferro, que conduza a esta estação os excellentes e variadissimos productos da Beira Alta, e que a esta importante região leve com o minimo de despezas de transporte a grande quantidade de generos coloniaes e de artefactos, que d'esta cidade lhe são enviados.

Um caminho de ferro, que partindo de Mangualde por Vizeu e S. Pedro do Sul, servindo tambem os concelhos de Castro Daire, Sinfães, Arouca, Castello de Paiva e ainda pelo extremo sul os de Marco, Penafiel e Paredes, deverá augmentar consideravelmente o trafego da linha do Douro, comprehendida entre Recarei e o Porto, e contribuir de um modo notavel para o desenvolvimento commercial d'esta cidade e seu porto.»

Já em o nosso n.º 17 do 1.º anno (16 de novembro de 1888) démos desenvolvida noticia dos estudos d'esta linha, feitos pelo sr. engenheiro Justino Teixeira. Por elles se vê a importancia que ella terá e quanta razão teem portanto os commerciantes do Porto para desejarem essa construcção.

NOVA LINHA FERREA

Diz o *Correio da Noite* que o sr. Henrique Eugenio de Castro Rodrigues, conductor de obras publicas, está tratando da elaboração de um projecto de uma nova rêde de caminhos de ferro do systema Decauville, de Lisboa a Arruda dos Vinhos.

Sahindo de Valle de Pereiro, vae tornear o parque de S. Sebastião da Pedreira, passando pelo Rego, servindo Palma de Baixo e de Cima, Campo Pequeno, Campo Grande, Telheiras, Lumiar, Paço do Lumiar, Ameixoeira, Charneca, Odivellas, Povoa de Santo Adrião, Ponte de Friellas, Loures, Barro, Santo Antão do Tojal, Pinteus, Zambujal, Fanhões, Bucellas, Villa Nova, S. Thiago dos Velhos, Senhora da Ajuda, Aranhó de Cima, Louriceira de Cima, idem de Baixo, Sabugo, Monfalim, Adega e Arruda, terminus da referida linha.

O pedido para esta concessão é assignado pelo sr. dr. Eduardo Teixeira de Sampaio e pelo sr. Henrique Eugenio de Castro Rodrigues.

E' precizo notar que não comprehendemos como se pensa na construcção d'uma linha que está, quer de um quer de outro lado, dentro da zona de protecção das de leste e Torres Vedras e que por isso, em virtude dos contractos de concessão d'essas linhas, não pode ser concedida a outra empreza.

LINHAS PORTUGUEZAS

Caminho de ferro de Vizeu.—A companhia nacional de caminhos de ferro, concessionaria d'esta linha, vae tomar as providencias necessarias para que os trabalhos de construção tomem o desenvolvimento devido e que o empreiteiro geral não tem dado, ao que parece.

Julga-se que com as medidas, que dentro em breve porá em execução, assegurará a conclusão do troço de Santa Comba a Parada até ao fim do anno, devendo o resto da linha até Vizeu ficar concluido na primavera de 1890.

Os trabalhos estão com effeito um pouco atrazados, mas sendo bem atacados é facil concluil-os no praso maximo de oito mezes.

LINHAS ESTRANGEIRAS

O tunnel do Simplon — Accedendo ao convite que lhe foi dirigido pelo conselho federal suisso, a governo italiano vae submetter a uma conferencia o questão do projectado tunnel do Simplon.

Empreza de viação. — O jornal brazileiro *Diario de Noticias* diz que vae organisar-se no Rio de Janeiro, com o nome de *Viação do Brazil* e com o capital de 5:000 contos de réis, uma sociedade que tem por fim estabelecer um serviço de navegação entre S. Francisco e Rio das Velhas, e construir um caminho de ferro de Porto da Manga, ou de qualquer outro ponto do Das Velhas, a Diamantina, com entroncamento em Serro.

Estação de S. Lazaro. — Como já aqui dissemos, esta estação vae ser toda illuminada a luz electrica, sendo as lampadas a empregar n'essa illuminação as do systema Cance.

Já começaram os trabalhos para esse fim, e a inauguração deverá realisar-se em junho proximo.

A installação das machinas é collocada perto do tunnel que fica por baixo do *boulevard* dos Batignolles.

A força motriz total desenvolvida por essas machi-

nas será de 450 cavallos, dividida em tres grupos de 150 cavallos, sendo dois para trabalho constante e um de reserva.

A illuminação dos caes e ruas será feita por meio de lampadas d'arco Cance, e as repartições è salas para o publico, illuminadas por lampadas de incandescencia.

NOVAS PONTES

Nos concursos que nos dias 21 e 22 se realisaram no ministerio das obras publicas, para à empreitada das pontes sobre o Zezere e Douro em Espinho, apresentaram propostas, para a primeira, a Casa Eiffel, exigindo a isenção dos direitos de importação, e pedindo 73:620$000, e a Empreza industrial portugueza acceitando todas as condições do concurso, incluindo a dos direitos a pagar pela materia prima, pedindo 74:500$000, sendo a calçada da ponte de madeira, como a propoz tambem a Casa Eiffel, e 78:500$000, sendo o piso empedrado e este assente sobre ferro.

A' empreitada da segunda concorreu a Empreza industrial portugueza unicamente, com uma proposta de 78:590$000 réis.

Comparando as duas propostas para a ponte do Zezere, vê-se que a Empreza industrial portugueza fez uma proposta mais vantajosa que a da casa estrangeira; porque do preço de 74:500$000 réis terão de se abater os direitos de importação a pagar, pela materia prima, e feita esta operação o preço ficará pelo menos egual.

E' um brilhante resultado para a nossa industria, que muito a honra, permittindo-lhe concorrer com uma das mais importantes casas constructoras estrangeiras.

O CAMINHO DE FERRO DO MONTE PILATUS

Do Escriptorio official de esclarecimentos a estrangeiros, estabelecido em Zurich, recebemos um elegante indicador, illustrado, do caminho de ferro do Monte Pilatus, que deve inaugurar-se dentro em breve.

Esse caminho de ferro parte de Alpuach, nas margens do lago dos Quatro Cantões, e sobe até ao cimo do monte que lhe dá o nome, a uma altura de 2:070 metros, por meio de uma rampa média de 42 por cento, e rampas maximas de 48 por cento (as rampas mais fortes do caminho de ferro do Righi não excedem 25 por cento).

A sua construcção, que levou cerca de tres annos, foi dirigida pelo coronel de engenheria Locher, de Zurich.

A via conta sete tunneis e grande numero de pontes, tudo feito em cantaria.

O leito da via é construido, d'um a outro extremo, em solida alvenaria e guarnecido por louzas de granito, sendo todo o material da dita via o ferro e o aço.

Os carris e a cremalheira são fixos o mais solidamente possivel ao leito da via.

A cremalheira é duplamente dentada, disposição esta que permitte que a locomotiva e a carruagem dos passageiros, que comporta 32 pessoas, corram sobre o mesmo *chassis* com dois eixos, por baixo dos quaes se acham dois pares de rodas, tambem com os competentes eixos, que se engrenam na cremalheira, dos dois lados.

Nas descidas, este systema pode funccionar como freio, comquanto haja, alem d'isso, um freio authomatico.

Todo o traçado denota extraordinario arrojo da parte dos seus constructores, e, a par d'uma solidez absoluta d'exploração, offerece admiraveis pontos de vista, esta como o grandioso panorama dos Alpes e encantadoras paizagens.

No cume da montanha encontra-se um grande hotel, o *Hotel do Pilate-kulm*, cujos aposentos são situados ao Meiodia e teem uma vista esplendida sobre toda a cadeia dos Alpes.

A extensão total do caminho de ferro do Monte Pilatus é de 4:618 metros; e a velocidade da locomotiva, um metro por segundo.

A cidade de Zurich, estação muito frequentada por estrangeiros que ahi vão passar o verão, ponto de cruzamento das linhas ferreas *Paris-Vienna* via Arlberg, *Berlim-Stuttgart-Milão* e *Berlim-Munich-Milão* via Gothardo, offerece pois ao forasteiro vantagens realmente excepcionaes.

Ella é o melhor ponto de partida para qualquer excursão pelas differentes partes da Suissa; e o Escriptorio official de esclarecimentos a estrangeiros, installado no bello edificio da Bolsa, dá gratuita e gostosamente, por carta ou de viva voz, todos os esclarecimentos que lhe sejam pedidos, quer sobre a cidade de Zurich e seus contornos, quer sobre as excursões que se pretendam fazer pela Suissa e pelas suas mais bellas regiões.

RECEITAS COMPARADAS DOS CAMINHOS DE FERRO D'INTERESSE GERAL EM 1887 e 1888

O *Journal officiel* de 20 d'abril publica interessantissimos quadros comparativos das receitas dos caminhos de ferro francezes em 1887 e 1888, os quaes sentimos não poder reproduzir na integra.

Esses quadros, porém, inspiram-nos algumas refexões, que vamos resumir.

Todas as rêdes d'interesse geral, á excepção de tres, accusam um excesso em favor de 1888; e as tres linhas em que esse excesso é desfavoravel são: a do Rhône ao Mont-Cenis (P. L. M) 8,17 %, a do Rhône (Croix-Rousse a Sathonay) 1,88 %, e a do Meio-dia 7,41 %.

Duas rêdes estão em excesso effectivo, mas, em consequencia do prolongamento das suas linhas, o rendimento kilometrico tem descido: são as linhas de l'Ouest e de l'Orléans.

O excesso numericamente mais importante é naturalmente o da rêde mais extensa — o P. L. M. — representado por 8.947:376 francos. Em seguida a este temos o Nord, com 4.748:097 fr. Depois, por ordem de importancia, a rêde do Estado, l'Ouest, l'Orléans, la Ceinture (margem esquerda) e la Grande-Ceinture (margem direita).

Os excessos proporcionaes por kilometro são representados pela ordem seguinte: Ceinture (margem esquerda) 11,50 %, Grande-Ceinture 3,09 %, Nord 2,20 %, P. L. M. 2,19 %, Est 1,89 %, Etat 1,23 %, Ceinture (margem direita) 0,17 %.

Um dos factos mais interessantes a notar aqui é o rendimento total kilometrico, que, como se sabe, é o fiel do valor d'uma linha.

Eis os rendimentos por sua ordem: Ceinture (margem direita) 241:325 fr., Ceinture (margem esquerda) 89:898 fr., Nord 46:746 fr., Rhône (Croix-Rousse) fr. 43.141, P. L. M. 40:111 fr., Rhône a Mont-Cenis fr. 39:861, Midi 32:226 fr., Ouest 30:433, Est 29:448 fr., Grande Ceinture 28:962 fr., Paris-Orléans 26:756 fr., Etat 12:938 fr.

Estas differenças ainda se tornam mais sensiveis examinando unicamente a receita diaria por kilometro.

Eil-a: Ceinture (margem direita) 661 fr., Ceinture (margem esquerda) 274 fr., Nord 131 fr. Rhône 116

fr., P. L. M. 112 fr., Rhône a Mont-Cenis 100 fr., Midi 82 fr., Oueste 82 fr., Est 82 fr., Grande Ceinture 79 fr., Orléans 72 fr., Etat 36 fr.

Terminando, ebservaremos que a maioria dos rendimentos kilometricos quotidianos accusa uma diminuição de 1887 para 1888, sendo unicamente o Lyon, a Ceinture (margem esquerda), a Grande Ceinture e l'Est os que accusam augmento.

AVISOS DE SERVIÇO

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Corrida de touros portuguezes em Madrid no dia 6 de junho de 1889

Serviço especial para Madrid com bilhetes de *ida* e *volta* por preços muito reduzidos e validos na

Ida pelos comboios ordinarios nos dias 3 a 5 ou no especial do dia 5 que parte de Lisboa ás 4 horas da tarde, de Villa Franca ás 4 41, de Sant'Anna ás 5-18, de Santarem ás 5-39, do Entroncamento ás 6-46, de Torre das Vargens ás 8-24, de Marvão ás 10-9 e chega a Madrid pelas 10 horas da manhã do dia 6.

Volta pelos comboios correios dos dias 7 a 15 que partem de Madrid ás 9-15 da manhã.

Preços dos bilhetes de ida e volta

De qualquer estação comprehendida entre Lisboa, Elvas e Marvão todas inclusivè — 1.ª classe 9$000 réis, 2.ª classe 4$500 réis; idem idem entre Porto e Payalvo 1.ª classe 10$000 réis, 2.ª classe 5$000 réis.

Condições. — E' concedido o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem.

Os passageiros de 1.ª classe que á ida quizerem aproveitar o comboio *Sud-Express* do dia 3 ou no regresso os dos dias 6, 9 ou 13 poderão fazel-o quando tenham logar e paguem o respectivo supplemento.

As demais condições são as do costume.

Lisboa, 31 de maio de 1889.

O DIRECTOR DA COMPANHIA
Pedro Ignacio Lopes

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO DE PORUTUGAL
14, Calçada Nova de S. Francisco, 14, [vulgo escadinhas] — LISBOA

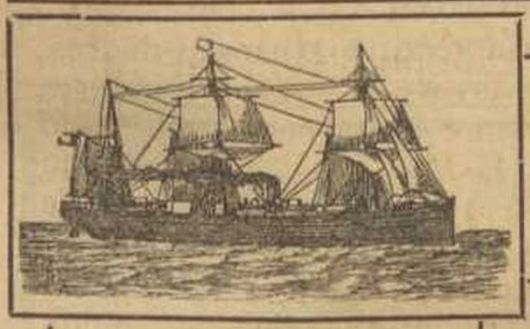
Republica Argentina

O ESCRIPTORIO de informações que a Republica Argentina tem estabelecido n'esta cidade (L. do Corpo Santo, 13, 1.º) acaba de receber e expôr ao publico uma collecção de amostras dos principaes productos d'aquelle paiz.

Os commerciantes e agricultores portuguezes, assim como quaesquer outras pessoas que desejem conhecer praticamente alguns d'estes artigos, taes como lãs, couros, crinas, cereaes, fructos oleoginosos, carnes conservadas, etc., etc., pódem dirigir-se ao dito escriptorio, o qual se acha aberto todos os dias, não santificados desde as 10 da manhã até ás 5 da tarde.

A Bibliotheca composta das publicações particulares e officiaes mais importantes d'aquelle paiz, assim como dos mappas, estatisticas e principaes jornaes nacionaes e estrangeiros está tambem á disposição do publico.

Facilitam-se informações verbaes sobre a administração do paiz, commercio, agricultura, industrias, sciencias, etc., etc., assim como se satisfazem á volta do correio todos os dados que sejam pedidos por correspondencia. Distribuem-se mappas e diversas publicações officiaes para fazer conhecer e apreciar devidamente a Republica Argentina. O serviço é inteiramente gratuito sem excepção.



Compagnie Générale Transatlantique

Paquebots-Poste français

CARREIRAS REGULARES MENSAES

PARA A

Madeira, as Antilhas (S. Thomas, S. Juan de Porto Rico, Puerto-Plata, Santo Domingo, Haïti, Jaemel)
a Guadelupa, Martinica e Tolon-Panamá

Bem como para BORDEUS, SAINT-NAZAIRE e HÁVRE

As sahidas dos paquetes de Lisboa effectuam-se

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

Para **Bordeus, Saint-Nazaire** e **Havre,** *Em 7 de cada mez.*

Para passagens e carga trata-se com os agentes em Portugal

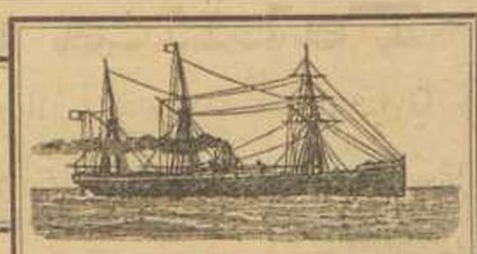
Henry Burnay & C.ª

10, Rua dos Fanqueiros, LISBOA

Os paquetes da Compagnie Générale Transatlantique são de primeira classe, possuem magnificas e numerosas accommodações para passageiros de 1.ª e 3.ª classe.

Todos os paquetes levam medico a bordo.

Chargeurs Réunis



Chargeurs Réunis

COMPANHIA FRANCEZA DE NAVEGAÇÃO

PARA O

BRAZIL, PERNAMBUCO, BAHIA, RIO DE JANEIRO E SANTOS

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

PELOS PAQUETES

Ville do Maranhão — **Ville de Ceará**
» de Pernambuco — **» da Bahia**
» de Maceió — **» de Santos**

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

PREÇO DAS PASSAGENS

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

Para informações dirigir-se aos agentes

LARGO DO PELOURINHO, 19, 1.º — **F. Garay & C.ª**

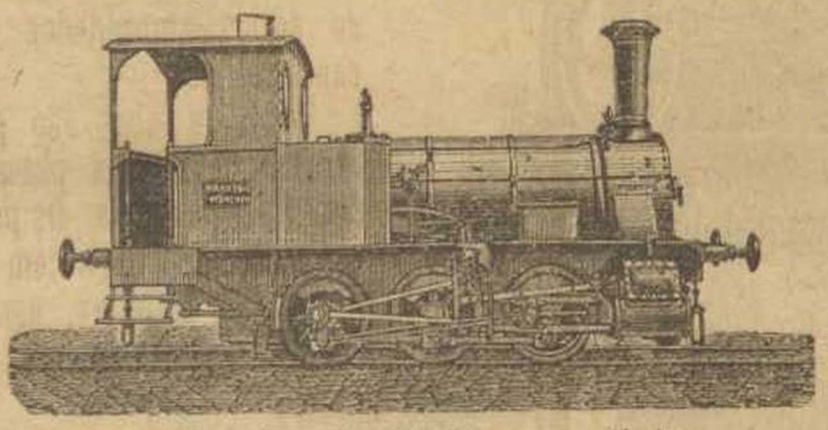
Estes vapores tem magnificas accommodações para passageiros. O preço das passagens comprehende vinho de mesa para as duas classes, tem creado portuguez, creada de quarto, e medico, cujo serviço é gratuito.

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

Fabrica de Locomotivas

KRAUSS & C.ª

MUNICH E LINZ S. D.



Locomotivas de adhesão e cremalheira

PARA

Via larga ou reduzida

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

Outras construcções

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

Enviam-se gratis os catalogos a quem os pedir.

Agente Geral em Hespanha

JULES LAHOUSE — Barcelona

Comissões, Consignações, Transitos

AGENTES DE ALFANDEGA

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

TRANSPORTES

Á

FORFAIT

LLOPIS & C.ª

CASAS EM:

MADRID, Jesus Maria, 6 — VALENCIA DE ALCANTARA (Hespanha) — LISBOA, Rua Augusta, 188

Esta casa tem correspondentes activos em todas as fronteiras e encarrega-se de qualquer commissão que lhe confiem.

POZZOLANA DOS AÇORES

OU

CIMENTO HYDRAULICO

GERMANO SERRÃO ARNAUD

Lisboa — Caes do Sodré, 84, 2.º

Material approvado por todos os engenheiros, nacionaes e es, trangeiros, para obras hydraulícas, taes como: aqueductos, cannos-tanqu es, muralhas, poços, dokas, caes, canaes, etc., etc.

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

Os jazigos de pozzolana que exploramos na ilha de S. Miguel (Açores) permittem-nos fornecer este material em quaesquer proodrções por maiores que sejam as exigencias dos pedidos, sendo 5 kilogrammas a quantidade minima para vendas.

Fabrica na Trafaria

DYNAMITE

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

Agente sem Lisboa: Lima Mayer & Filhos, R. da Prata, 59, 1.º — Agente no Porto: D. Mat.ª Feuerheer Junior & C.ª; R. Belmonte

Empreza Industrial Portugueza

SANTO AMARO, LISBOA — N.º telephonico 168

CONSTRUCÇÕES NAVAES COMPLETAS

Construcção e assentamento de Pontes Metallicas para Estradas e Caminhos de Ferro

E DE

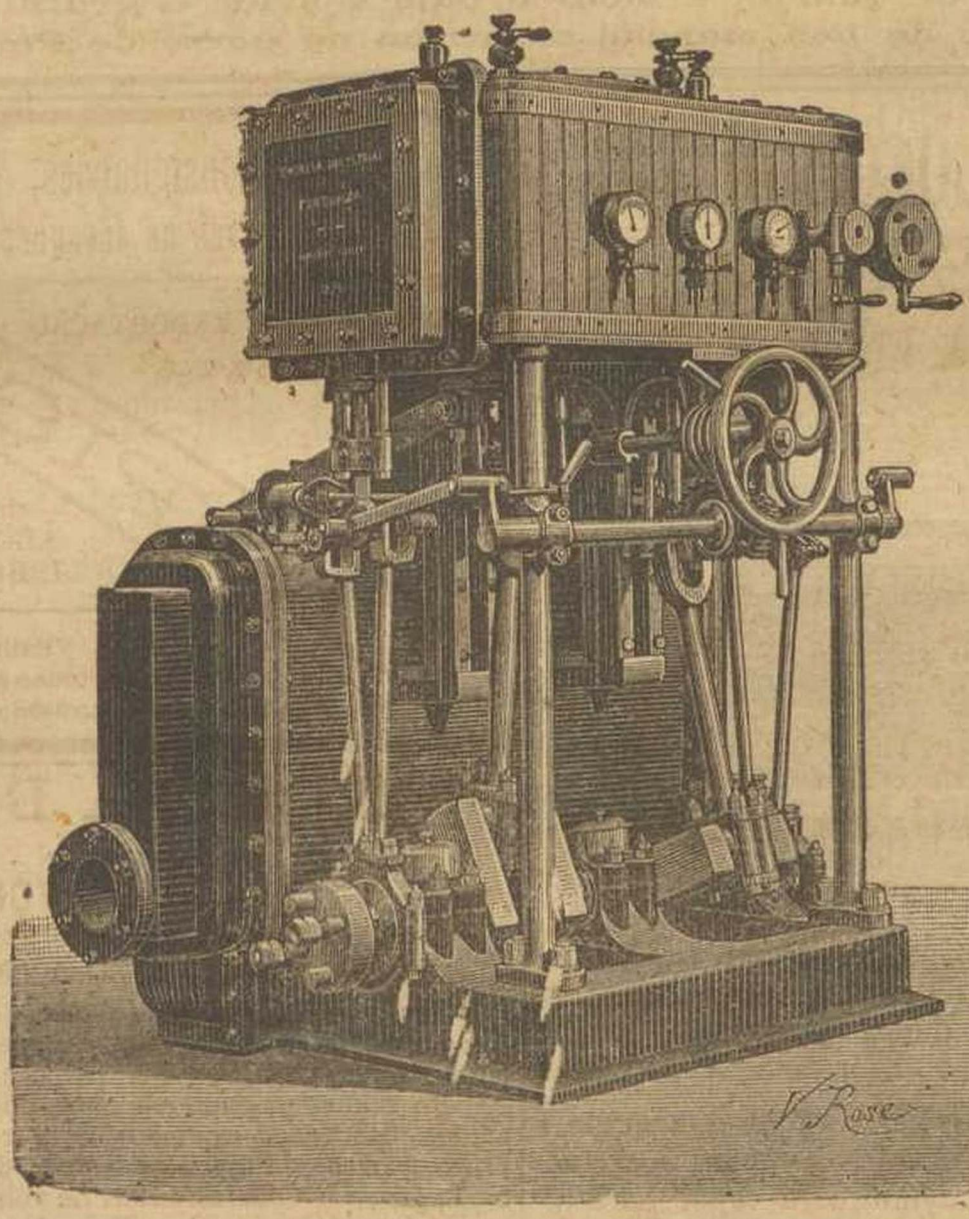
COFRES Á PROVA DE FOGO

CANALISAÇÕES PARA AGUA, GAZ OU ESGOTOS

Tubos de ferro para as mesmas fundidos em rampa e ao alto

Tem sempre promptos a entregar tubos de bocca e cordão e peças de ligação para os mesmos, entregando-os envernizados ou não, á vontade do comprador.

Encarrega-se tambem do assentamento de tubagens; tendo já sido confiado 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 0,30 de diametro.



É a fundição em Santo Amaro a unica que em Portugal tem a installação necessaria para fundir tubos ao alto; os tubos de 3 metros dão a vantagem de enorme economia de juntas ao serem smpregados 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.

Machina a vapor da força de **30 CAVALLOS**, construida em 1883, nas officinas da Empreza Industrial Portugueza para o hiate dos pilotos da barra de Lisboa e «Visconde da Praia Grande de Macau.»

Machina a vapor da força de **30 CAVALLOS**, construida em 1883, nas officinas da Empreza Industrial Portugueza para o hiate dos pilotos da barra de Lisboa e «Visconde da Praia Grande de Macau.»

EMPREZA INDUSTRIAL PORTUGUEZA

Santo Amaro, LISBOA

ARQUIVO CP HISTORICO

HUGHES, CHEMERI & C.ª

83, Gracechurch St.

LONDRES

COMPRADORES DE CALAMINA, BLEUDA, MINERAL DE ZINCO

FABRICANTES DE FOLHA DE FLANDRES, SOLDADURA

ETC. ETC.

ESTANHO A PREÇOS CORRENTES

FABRICAM folha de Flandres de todos os tamanhos e qualidades, especialmente adoptadas para caixas de conserva, bolachas, etc.

Pódem pedir-se catalogos e listas de preços

EMPREZA INSULANA DE NAVEGAÇÃO

CARREIRA A VAPOR PARA AS ILHAS DOS AÇORES E MADEIRA

No dia 5 de cada mez, ás 10 horas da manhã, para S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico, Fayal e Flores.

No dia 20 de cada mez, ás 10 horas da manhã, para a Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira e Fayal.

LISBOA — 84, CAES DO SODRÉ 2.º

O AGENTE — *Germano Serrão Arnaud*

Nicaise & Delcuve

LA LOUVIÈRE — BELGICA

OFFICINAS DE

CONSTRUCÇÕES METALLICAS

PONTES, COBERTURAS, GAZOMETROS

Material fixo e circulante de caminhos de ferro e tramwais

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

Carruagens, Wagons, Wagonetes, Tenders

Especialidade de roda com centro de ferro forjado
Systema privilegiado

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

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

Nicaise & Delcuve

AUGUSTO BLUMENTHAL - HAMBURGO

VAPORES DIRECTOS

ENTRE

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

Expedições para Gibraltar

Por via de LONDRES

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

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS

DA

COMPANHIA HAMBURGUEZA -- SUL-AMERICANA

Nos dias 4, 18 e 25 de cada mez

FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO

E AS

ESTAÇÕES DOS CAMINHOS DE FERRO

EM

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

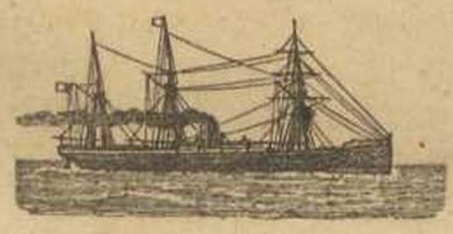
AGENTES

EM LISBOA — **Ernesto George** — R. do Ferregial de Cima, 2

EM MADRID — **Cezar Fereal** — Calle da la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal — HAMBURGO



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 11 de junho o paquete «Tamar»

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

Esperado em 6 ou 7 de junho o paquete «NEVA»

Para Southampton e Antuerpia

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

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

AGENTES

LISBOA — *KNOWLES RAWES & C.ª* — 31, Rua dosCapellistas, 1.º

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

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

E

Sociedade dos Caminhos de ferro de Madrid a Caceres e a Portugal

TARIFA ESPECIAL M. L. N.° 1 B—PEQUENA VELOCIDADE

Para o transporte de varias mercadorias

DE

LISBOA A TOLEDO

OU VICE-VERSA

Via Cabañas

Desde 1 de Junho de 1889

Preços por tonelada de 1:000 kilogrammas

Designação	De Lisboa a Toledo ou vice-versa
A	
Acetatos	7$200
Acidos em garrafões	7$200
Aço em bruto, em barra ou para rodas	5$760
Adubos de todas as classes	5$400
Aduellas	5$400
Agua-raz em barris	7$200
Aguardente	7$920
Aguas mineraes e outras	9$900
Alcaçus e massa de	7$200
Alcatrão	5$400
Alcool e espiritos industriaes	8$280
Algodão em rama ou em borra	9$900
Arames	6$300
Armas e manufacturas de Toledo, espadas, rewolvers, facas, navalhas, tesouras, etc.	10$800
Arroz	8$280
Assucar de todas as classes	8$100
Azeitonas verdes ou curtidas	9$360
B	
Bagaço e borras	5$400
Batatas	5$760
Bolachas e massas alimenticias	10$620
Breu	5$400
C	
Calçado de todas as classes	13$680
Caldeireiro (obra de)	6$840
Canhamo em bruto ou em rama, prensado ou embalado	9$000
Carnes salgadas e fumadas, toucinho salgado	8$640
Carris	5$760
Cartão	7$920
Casca e hervas para tinturaria	10$440
Cereaes de todas as classes	6$300
Cervejas	9$360
Chifres, ossos e cascos de animaes	5$400
Chloruretos	5$400
Chumbo em bruto, em lingotes, em barras, em tubos ou pranchas e de caça	5$760
Cobre em barras, pranchas ou lingotes	6$300
Coke	5$400
Conservas alimenticias	9$360
Cordame	10$800
Cortiça	9$900
Couros em obra, curtidos, seccos com pello, sola	8$100
Crystaes embalados	9$900
Cutellaria	9$000
D	
Drogaria	7$200
E	
Especearia	12$960
Estanho	6$300
Esteireiro (obra de)	11$340
F	
Farellos	6$300
Farinhas	7$560
Féculas e amido	7$200

ARQUIVO CP HISTORICO

Designação	De Lisboa a Toledo ou vice-versa
Ferramentas	7$560
Ferro	5$760
Filaça	9$360
Folha de Flandres	7$920
Forragens	6$300
Fructas	10$440
Fundição	6$480
G	
Garrafas de vidro vasias (sem responsabilidade)	7$200
Generos coloniaes	9$000
Gorduras	8$100
H	
Hervas medicinaes	14$400
Hulha	5$400
I	
Instrumentos agricolas	7$920
Instrumentos musicaes, de artes e sciencias	14$040
L	
Lans de todas as classes	8$100
Latão	7$200
Legumes de todas as classes	7$200
Louça	9$900
Louça ordinaria	5$760
M	
Machinas e seus pertences	8$280
Madeiras de construcção	5$400
Madeiras em obra de carpinteria ordinaria	7$920
Madeiras finas em bruto e pintadas	8$100
Manteiga salgada	9$000
Massas para fabrico de papel	7$560
Materiaes de construcção	5$400
Mercearia	14$040
Metaes velhos	5$400
Mineraes de todas as classes	5$400
Mobilias	12$060
Mollas para carruagens e moveis	9$540
O	
Oleos mineraes	9$000
Oleos vegetaes ou animaes	9$360
P	
Palha	6$300
Papel fino de escriptorio e para fumar	9$900
Papel ordinario	7$200
Papel pintado	9$000
Papel velho	5$400
Pedras de moinho	5$400
Pedras lithographicas	9$360
Peixe salgado	9$000
Peneireiro (obra de)	13$680
Pennas (obra de)	14$400
Perfumaria	12$600
Pianos	14$400
Pregaria	5$760
Q	
Queijo	9$000
Quinquilheria	12$600
R	
Resina	5$400
S	
Sabão commum	7$560
Sal	5$400
Sal de soda e de potassa	5$400
Sebo	8$100
Semolá	7$200
Serralheria	5$760
Silicatos	5$400
Sodas	5$400
Sulphatos	5$400
Sumagre	7$380
T	
Tabaco em folha e em obra	11$700
Tecidos de seda	13$860
Tecidos que não sejam de seda	12$240
Telas metalicas	9$900
Tintas	10$800
V	
Velas em caixas	8$100
Vinagre	9$000
Vinho commum em odres, pipas ou barris	5$760
Z	
Zinco	5$940

Minimum de percepção por expedição ..... **360 réis**

Nota. Estes preços são applicaveis ás expedições procedentes das estações comprehendidas entre Lisboa e Taveiro e as fronteiras de Valencia d'Alcantara e Badajoz com destino a Toledo ou vice-versa.

As mercadorias procedentes ou destinadas ás estações comprehendidas entre Coimbra e Porto ambas inclusivé, acceitar-se-hão pelos preços supra com o augmento de 900 réis (5 pesetas) por 1:000 kilogrammas.

Condições de applicação

1.ª Os preços da presente tarifa serão applicados por fracções indivisiveis de 10 kilogrammas, com o minimum de cobrança supra indicado.

2.ª O praso de transporte no trajecto entre Cabañas e Toledo, é de vinte e quatro horas por cada tonelada de 1:000 kilogrammas indivisiveis, e no percurso de caminho de ferro são ampliados os prasos das tarifas geraes em vinte e quatro horas mais, por cada fracção indivisivel de 200 kilometros.

3.ª As Companhias combinadas declinam toda a responsabilidade pelos atrazos que as mercadorias soffram nas alfandegas de Marvão e Valencia d'Alcantara durante as operações de verificação, despacho e outras que correspondam, bem como pelas faltas ou avarias que n'ellas se deem durante o tempo de permanencia em poder da Alfandega, assim como pelas multas e apprehensões por deficiencias ou irregularidade dos documentos que devam servir para o preenchimento d'estas operações e formalidades.

4.ª Em geral, as mercadorias que se transportarem por esta tarifa deverão apresentar-se bem acondicionadas, fazendo-se a reserva quando o seu acondicionamento seja insufficiente para conserval-as em bom estado até o ponto de destino.

5.ª Não obstante o disposto na condição anterior, admittir-se-hão as mercadorias que se apresentem a granel, sempre que occupem toda a capacidade do material, mediante a correspondente reserva pela falta do devido acondicionamento.

Unicamente se exceptuam os cereaes, legumes e sal, que só se acceitarão acondicionados com as formalidades acima mencionadas embora o expedidor insista na sua admissão a granel.

6.ª Nos preços d'esta tarifa estão comprehendidos os correspondentes ao transporte em caminho de ferro e despesas accessorias de serviço braçal e transmissão, e ao trajecto entre Cabañas e Toledo. A entrega das mercadorias procedentes das estações comprehendidas entre Bargas inclusivé e as estações da Campanhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, effectuar-se-ha em Toledo á porta do domicilio dos consignatarios sem augmento de despesas. As mercadorias procedentes de Toledo deverão ser entregues pelos expedidores na Estação Central para serem despachadas a seus respectivos destinos.

7.ª As faltas e avarias que tenham logar far-se-hão constar no momento da entrega das mercadorias aos seus consignatarios, detalhando-se e valorando-se, de commum accordo, ou por meio de peritos nomeados por ambas as partes, se não houver accordo, e sempre em presença das facturas originaes. As reclamações feitas depois de retiradas as remessas, ou depois de satisfeitos os portes, não serão de conta dos transportadores.

8.ª Aos preços d'esta tarifa augmentar-se-ha 50 por % sobre:

(*a*) As mercadorias que não pesem 125 kilogrammas no volume de um metro cubico.
(*b*) As massas indivisiveis que pesem mais de 1:000 kilogrammas sem que excedam 2:000, e os objectos cujas dimensões excedam 6m,50 sem que passem de 10 metros.

9.ª O preço será convencional para as massas indivisiveis de peso superior a 2:000 kilogrammas, e para os objectos cujo comprimento exceda 10 metros.

10.ª Esta tarifa será applicada de officio mesmo que os expedidores, não a tenham pedido na sua nota de expedição, sempre que n'esta não exijam a applicação de outra qualquer tarifa combinada, que mais lhes convenha.

11.ª Ficam em vigor as condições da tarifa geral de cada uma das linhas combinadas em tudo que não seja contrario ás prescripções da presente.

Operações Aduaneiras

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

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

Em Lisboa

A Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes tem estabelecida em Lisboa uma agencia aduaneira a qual fará *gratuitamente* o despacho das mercadorias, quer em transito ascendente ou descendente, transportadas pela presente tarifa. Os expedidores deverão enviar pois á dita agencia os documentos e esclarecimentos necessarios que devam servir para o despacho de transito na alfandega de Lisboa, dirijindo-os

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

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

Em Marvão e Valencia d'Alcantara

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

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

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

O Agente designado pelo expedidor, na respectiva nota de expedição effectuará todas as operações aduaneiras de qualquer natureza que ellas sejam e pagará todos os gastos e direitos respectivos por sua conta e

risco, não podendo portanto a mercadoria sahir da estação da fronteira, em que essas operações se realisem, sem que elllas se achem completamente concluidas. Ás administrações dos Caminhos de ferro nenhuma responsabilidade poderá cober por quaesquer atrazos ou apprehensões que resultem d'estas operações ou pelas faltas, avarias etc., que não hajam sido verificadas no acto da entrega das mercadorias na alfandega.

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

O serviço dos Caminhos de ferro declina toda a responsabilidade pelos atrazos, despezas, multas, etc., que possam resultar nas alfandegas portuguezas ou hespanholas, por deficiencia ou irregularidades dos documentos que devam servir para o preenchimento d'estas operações e formalidades.

Certificados de origem

Havendo tratado de commercio entre Portugal e Hespanha

Estes documentos, quando tenham que ser presentes nas alfandegas das fronteiras, para que as mercadorias gosem das taxas reudzidas fixadas nos tratados de commercio entre Portugal e Hespanha e as demais nações, deverão ser enviados pelo expedidor directamente ao Agente Aduaneiro na fronteira, que pelo mesmo fôr encarregado do despacho, em conformidade com as condições supra, não tomando o Caminho de ferro responsabilidade alguma pela sua falta nem pelas demoras ou prejuizos que d'ella resultarem.

Não haveado tratado de commercio entre Portugal e Hespanha

Além dos certificados de origem de que trata o periodo anterior, para que as mercadorias possam circular em livre transito por Portugal e disfructar dos beneficios concedidos ás que procedam de paizes que tenham tratados de commercio com a Hespanha, é indispensavel:

1.° Que tanto no manifesto, formado no porto de embarque, como nos conhecimentos, seja indicado que as remessas são destinadas a Hespanha em transito por Portugal.

2.° Que acompanhando os conhecimentos seja enviada uma copia da parte do manifesto que se refere ás mercadorias nos mesmos conhecimentos designadas, copia que deverá ter sido legalisada pelo consul hespanhol no porto de procedencia. Sem este documento assim legalisado o sr. consul de Hespanha em Lisboa não fornecerá os certificados de transito.

Lisboa, 5 de Maio de 1889.

O Director da Companhia

Pedro Ignacio Lopes