

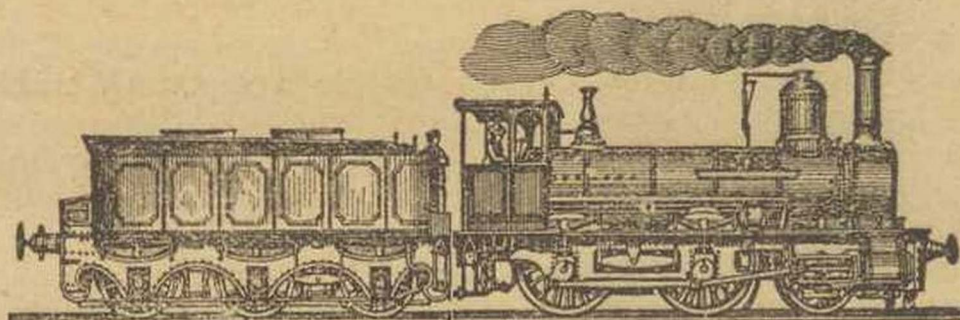
GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAHNA

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 (vidê a pag. 114 d'este numero).

Faz parte d'este numero a tarifa M. L. n.º 6 da Companhia Real á qual nos referimos na secção «Tarifas de transporte» pag. 117.

SUMMARIO

Algumas palavras sobre a tracção mechanica, por M. Herrmann.—As novas tarifas da Companhia Real.—Parte official decretos de 16 e 31 de maio e portarias de 29 e 31 de maio e 1, 3 e 4 de junho.—Tarifas de transporte.—A Paris por 5 libras.—Nova linha de Torres Novas.—De Coimbra á Covilhã, representações.—Caminho de ferro de Lourenço Marques.—Gaz de Lisboa.—Caminho de ferro de Mormugão.—Companhia Carris de ferro de Lisboa.—Linhas estrangeiras.—Carteira dos accionistas.—Boletim financeiro, por B. dos Santos.—Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa, Paris, Londres, Amsterdam e Bruxellas.—Receitas dos Caminhos de ferro.—Bibliographia.—Caminhos de ferro de Almanza a Valencia e Tarragona.—Caminhos de ferro da Beira Alta, relatorio do conselho de administração.—Avisos de serviço.—Annuncios.

ALGUMAS PALAVRAS SOBRE A TRACÇÃO MECHANICA

As actuaes condições de existencia, principalente nas grandes cidades, tem trazido um desenvolvimento extraordinario dos diversos modos de transporte.

Este desenvolvimento foi em grande parte devido á necessidade imperiosa que todos temos em aproveitar o tempo e poupar tanto quanto possivel as nossas forças phisicas.

Mas para este desenvolvimento se poder realisar, foi tambem necessario que os transportes se tornassem ba-

ratos, que se effectuassem com uma certa celeridade e que emfim attrahissem a concorrência pelas vantagens offerecidas.

Este barateamento, porém, assim como a celeridade que todos desejam, dependem principalmente da natureza dos agentes que nos fornecem a força motora, e como é sabido, o custo de cada um d'esses agentes é uma quantidade que se pode considerar invariavel e que em dadas circumstancias limita o preço dos transportes.

É verdade que em muitos casos o aproveitamento da força motora não é feito nas melhores condições e d'isto resulta muitas vezes que ella se nos apresenta mais cara do que effectivamente podia ser.

Mas suppondo que o aproveitamento se faz em condições normaes, isto é, que se possui um bom systema de carris, que estes pela sua forma e natureza apresentam uma resistencia minima ao movimento dos vehiculos, que se acham bem collocados, offerecendo em toda a extensão do caminho a mesma resistencia ao movimento, que se conservam nas melhores condições de limpeza, que os vehiculos são do systema mais aperfeiçoado, que se mantêm no melhor estado de conservação, que a lubrificação dos eixos é feita cuidadosamente, emfim, que tudo se effectua nas melhores condições, e que ao mesmo tempo se attingiram os limites dependentes do custo da força motora, e que apesar d'isso tudo, o preço dos transportes se apresenta elevado e a celeridade insufficiente, é fóra de duvida que o unico recurso a que se poderá recorrer será fazer uso d'um outro agente de força que seja mais barato e que satisfaça melhor ás actuaes exigencias do trafego.

Assim para conseguir o resultado que se tem em vista, isto é, a redução do preço e a celeridade necessaria dos transportes, é indispensavel attender simultaneamente a diversas circumstancias.

A força animal é naturalmente a mais cara e a mais dispendiosa, e em muitos casos mostra-se insufficiente na parte que diz respeito á celeridade. A sua deterioração é rapida, além d'isso tem o risco de perda total em prazo indeterminado.

Em muitos casos este risco e o seu preço elevado tem sido causa de se empregarem improficuamente capitães avultados.

Ao mesmo tempo é forçoso reconhecer que não está já em harmonia com o aperfeiçoamento moral dos nossos costumes, explorar os animaes em nosso proveito do modo barbaro como elles o estão sendo.

Em geral os animaes, que se empregam na tracção dos carros americanos, apenas supportam este serviço durante cinco annos, em media; passado este tempo são vendidos pela quarta parte do seu custo, e depois d'isto vão acabar a sua miseravel existencia na tortura lenta e continuada a que os submettem a maior parte dos carroceiros. Isto são factos presenciados constantemente e não obstante isso a nossa sociedade faz alarde dos seus sentimentos humanitarios!

Em Lisboa, segundo o relatorio da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, no exercicio de 1888, a força animal absorveu 45 % da despesa total, apesar do movimento dos vehiculos se effectuar sobre carris de ferro ou de aço e das carruagens serem relativamente leves e soffrivelmente lubrificadas os seus eixos, o que tudo contribue para o melhor aproveitamento da força.

Entretanto este aproveitamento está longe de se poder comparar ao que tem logar nos caminhos de ferro propriamente ditos: n'estes a resistencia ao movimento dos vehiculos em plano horisontal é muitas vezes inferior a $\frac{1}{200}$ da carga ou pezo do vehiculo e sua carga, enquanto que nos carris americanos esta resistencia attinge $\frac{1}{50}$

da carga. Isto quer dizer que a força que arrastar uma carroagem sobre os carris americanos poderá arrastar quatro em um caminho de ferro bem construido.

Esta simples comparação mostra a grande importancia que tem a escolha do material, tanto carris como vehiculos.

E' certo que os caminhos americanos não podem ter uma via em condições tão favoraveis á tracção como os caminhos de ferro, mas tambem é verdade, que a forma e natureza do carril tambem influem sobre a resistencia que a via offerece ao movimento.

Sendo pois a força animal a mais cara de todas, e sendo além d'isso insufficiente, é natural que se tenha pensado em a substituir pela força do vapor, que é a mais generalisada e em muitos casos a mais economica, e assim é que se acham em exploração, ha já bastantes annos, caminhos de ferro do genero dos caminhos americanos em que a tracção se opera por meio de locomotivas.

Apezar, porém, de em geral a força do vapor ser incomparavelmente mais barata que a força animal, o facto é que nem em todos os caminhos americanos a tracção a vapor se tem mostrado mais economica do que a tracção animal.

Em Inglaterra por exemplo, segundo Reckenzaun, a tracção a vapor, em geral não tem dado ás respectivas companhias dividendos superiores aos que dão as companhias que empregam a tracção animal.

Só em alguns casos muito excepçionaes, e enquanto as machinas eram novas é que estas deram resultados vantajosos. Assim houve exemplos do kilometro carro custar 35 réis, quando n'aquelle paiz o kilometro carro com tracção animal custa em media 83 réis.

Em Hamburgo, onde se emprega a tracção animal conjunctamente com a tracção por meio de locomotivas e em uma escala que permite uma comparação bem entendida, visto que, segundo o relatorio d'aquella companhia a tracção a vapor transportou, em 1888, 3.266:971 pessoas, e a tracção animal 4.032:729 pessoas, segundo este relatorio o kilometro carro importou com tracção a vapor em 32 réis e com tracção animal em 47.

Mas, como diz o sr. Huber na sua interessante memoria, este resultado favoravel á tracção a vapor, foi devido principalmente ás condições excepçionaes em que ali tem logar o trafego; pois não lhe consta que haja nenhuma outra cidade importante onde se consinta

que as locomotivas venham até ao centro da cidade pelas ruas de muito transito, e que além d'isso seja permitido atrelar duas carruagens como ali se consentiu nos dias de muita affluencia de passageiros. Além d'isso o preço de 32 réis por kilometro carro não incluye amortisação nem juros do capital empregado nas machinas.

Assim, vê-se que na pratica não se tem confirmado sempre a superioridade do vapor sobre a tracção animal e que, se considerarmos os diversos inconvenientes que aquelle systema apresenta, forçoso será reconhecer que a tracção a vapor não resolve o problema d'um modo satisfatorio.

E é esta a razão por que se teem ensaiado outros systemas nos quaes fallarei muito de passagem.

Em primeiro logar devo mencionar a tracção por meio de cabos, empregada em algumas cidades com bom resultado, mas que tem contra si em primeiro logar o custo elevadissimo da sua installação; além d'isso, entre outros defeitos, tem o inconveniente de se perder no cabo até 75 % da força total dispendida. Por outro lado tem este systema a grande vantagem de poder ser empregado em todos os declives, por isso que se acha funcionando perfeitamente bem em rampas de 17 %.

Tem-se tentado tambem empregar o ar comprimido, como força de tracção, para carros americanos, e isto de dois modos differentes: um d'elles consiste em fornecer o ar comprimido por meio d'um tubo collocado ao longo do caminho; o outro comprimindo o ar em um reservatorio que faz parte do vehiculo.

O primeiro systema deve-se a Tardy, e o segundo a Mekarski, Beaumont e outros.

O systema Beaumont achava-se representado no concurso que teve logar em Anvers em 1885, e ali foi premiado com a medalha de bronze que o collocou em 5.º logar em relação aos competidores. Estes eram: 1 carro electrico systema Julien, 3 locomotivas a vapor e 1 carro a vapor systema Rowan.

O systema Mekarski é empregado em Londres e Nantes em carros que peçam 6 toneladas, com reservatorios em que se comprime o ar a 30 atmospheras.

Diz-se que este systema dá a força de tracção 30 % mais barata que a força animal, apezar d'isso notam-se-lhe inconvenientes que se teem opposto á sua generalisação.

Ha ainda outros systemas differentes dos precedentes, taes como a locomotiva de Honigman que funciona por meio da soda, assim como aquelles que empregam o ammoniaco, ou o acido carbonico liquido, todos promettendo muito, mas que em uma pratica corrente se mostrarão provavelmente muito deficientes.

(Continúa).

M. Herrmann.

AS NOVAS TARIFAS DA COMPANHIA REAL

VII

Cabazes vazios.—Pelo projecto de tarifa n.º 1, de que nos temos occupado, todas as taras, que hoje se transportam pela tarifa n.º 16, ficam grupadas em tres classes differentes com preços muito reduzidos, como veremos, quando tratarmos d'este titulo.

Cabos de linho caíro ou piassaba.—Estes artigos, assim como os demais pertencentes á industria de cordoeiro, foram classificados sob a generalidade de *cabos e cordelaria*, o que dá muito maior latitude á applicação dos preços reduzidos.

Actualmente, os que acima indicamos gosam de preços especiaes, sob condições de minimo de tonelagem, nas expedições entre Lisboa, Coimbra, Mealhada, Porto, Abrantes, Fronteiras, etc.

Pela futura tarifa bastará que as remessas tenham 100 kilos para disfructarem do mesmo typo que hoje só se applica a expedições de 500 e 1:000.

Ficam classificadas as expedições até 500 kilos pela 3.^a série, aos typos de 24 a 15 réis; as de 500 kilos até 6:000 pela 4.^a série, a 19, 15, 13 ou 12, e as de wagon completo pela 5.^a, descendo a base até 10 réis. Vejam-se os typos das diferentes especies que demos em o nosso n.º 30, pag. 83.

Com a nova rede não faremos comparações, porque é sabido que ali não gosam, estas e outras mercadorias, senão das tarifas geraes, e, portanto, facil é provar quanto beneficio lhes dá a nova tarifa.

Cacau.—A mesma comparação que vimos de fazer para os *cabos* serve para esta mercadoria, porque eguaes são os typos que hoje se lhe applicam, como eguaes serão as de que ficará gosando, com excepção dos wagons completos, cujo minimo é reduzido a 5:000 kilos e a classe rebaixada á 6.^a aos typos de 13 até 8 réis.

Quer dizer que o cacau que hoje se transporta para a fronteira de Badajoz a 47000 réis por 1:000 kilos, para a de Valencia de Alcantara a 3750 réis, e para o Porto a 4150 réis, ficará pagando para a primeira 2490 réis, para a segunda 2250 réis e para o Porto 2970 réis.

Cachaça.—Como aguardente, fica gosando da tarifa n.º 2, de que já tratámos nos nossos artigos anteriores.

Café.—Eica classificado nos mesmos preços do *cacau*.

Caixas e caixotes vazios.—Vide o que dissémos sobre *cabazes*.

Cal apagada em pedra ou em pó.—Em logar do typo de 12 réis, que hoje se applica aos wagons completos pela tarifa n.º 13, a nova em projecto applica-lhe os de 13, 10, 9 ou 8, segundo a distancia.

Das estações da linha da Figueira e das de Mealhada, Mogofores, etc. segue hoje a *cal* para o Porto a 1260, 1212 e 1104 réis respectivamente; ficará pagando 1000, 1000 e 950 réis.

Os pesos inferiores a wagon completo ficarão gosando os typos da 4.^a ou 5.^a série, como o *brogau*, a que nos referimos no artigo anterior. Além d'estas vantagens, fica sendo concedido o regresso gratuito das *taras*, o que representa importante abatimento.

Calafeto.—Fica incluído na generalidade de *estopa*.

Calçado.—Hoje paga em todos os percursos e em todas as linhas, pelas tarifas geraes, 30, 24 réis nas de leste, norte e Torres-Figueira, e 32 réis na de Cintra Torres. Ficam-lhe sendo applicaveis, pela 1.^a série, os typos de 30 a 24 réis, segundo o percurso, ás expedições até 500 kilos, e as que perfizerem este peso ou mais, pagarão os typos de 24, 22, 20 ou 15 réis. A redução é portanto de 20 até 52 por cento, segundo os casos.

Cannas e canniços.—Taxam-se hoje pelas tarifas 11 e 11 bis, que são restrictas a determinados percursos; ficam nas séries 4.^a, 5.^a ou 6.^a com preços eguaes aos da *cal* e portanto consideravelmente beneficiadas.

Cannos de barro.—A industria ceramica é uma das que mais tem luctado e tem vencido, n'este paiz, contra a importação estrangeira.

A nova tarifa mais lhe facilita os seus transportes, classificando-os na 5.^a série aos typos de 15, 13, 12 e 10 réis, quando as expedições se façam por 500 kilos, ou na 6.^a a 13, 10, 9 ou 8 réis, quando sejam wagons de 5:000 kilos.

Uma expedição, que de Gaya a Lisboa paga hoje a

47196 réis por tonelada, fica pagando 37120 réis ou quasi 25 % menos.

Cantaria.—Está no mesmo caso dos *cannos*, porque tanto hoje como de futuro gosa e gosará das mesmas condições que para elles vimos de indicar, sómente com a differença de que o minimo de wagon completo, para gosar dos typos infimos de 13, 10, 9 e 8 réis, é de 8:000 kilos.

Carnes frescas, fumadas ou salgadas.—Estes comestiveis, e especialmente o primeiro que hoje não tem tarifa alguma especial de pequena velocidade, ficam beneficiados com a applicação da 3.^a série, seja qual fôr o seu peso, compensando-se a pequena elevação de typo, que soffrem os pequenos percursos, com a redução que incide sobre os grandes. Além d'isso, como é sabido, pontos productores, como são as povoações servidas pelo actual ramal de Caceres, não disfructam hoje de tarifa especial até Torre das Vargens, e ficam-n'a tendo em todos os sentidos.

A adopção de wagons frigorificos permittirá em breve o transporte de carnes frescas, que fica muito beneficiado pelos preços supra.

Carris.—Já temos repetido bastantes vezes as condições das séries 4.^a, 5.^a e 6.^a para que o façamos de novo ao tratar d'esta mercadoria, á qual ellas ficam sendo applicadas. Veja-se o que dizemos sobre *cantarias*.

Cartão.—Vide *papelão*.

Carvão de pedra.—No mesmo caso de *cantaria*, *carris*, etc. são-lhe applicaveis as séries 4.^a, 5.^a ou 6.^a

Nas linhas da nova rede é esta uma das poucas mercadorias que actualmente tem tarifa especial (a C. A. n.º 3, que distribuimos com o nosso n.º 9 de 15 de julho ultimo) applicavel por wagons completos sómente ás procedencias de Lisboa ao typo de 10 réis.

Pelo projecto novo os pequenos percursos ficam de fóra, porque a tarifa geral lhes é mais vantajosa; os de 31 a 100 kilometros gosarão das mesmas condições actuaes, os de 101 a 200 terão o typo de 9 réis, e os superiores a este o de 8 réis, sendo, além d'isso, applicaveis em todos os sentidos e procedencias.

Carvão vegetal.—Apesar das tarifas da antiga rede serem de preços reduzidos, poucos são os transportes que n'ellas se fazem, sem que, por meio de contractos, ainda gosem de novas reduções.

São as bases resultantes d'esses contractos as que se applicarão, em geral, a todos os expedidores, reduzindo-se os typos aos da 5.^a serie, 15, 13, 12 ou 10 réis, e facilitando-se assim que, sem exigencia de uma grande tonelagem annual, se possam effectuar os transportes d'este genero a preços mais baixos que actualmente.

A nova rede, onde o consumo d'este genero é muito consideravel, irão, com estes preços, os carvões do Alemtejo, que hoje estavam impossibilitados de o fazer pelo elevado custo do transporte e, para muitos pontos a que hoje elle não podia concorrer, passará a nova tarifa a facilitar os negocios desenvolvendo-os de uma maneira mais larga do que hoje.

Notemos ainda que os *saccos* vazios regressarão gratuitamente, o que é mais uma vantagem importante.

Casca para cortumes.—A casca de sobro tem hoje, em leste e norte, a tarifa especial n.º 1 ao typo de 24 réis, desde 50 kilometros e por wagon completo; a de carvalho não gosa de tarifas especiaes. Uma e outra ficam a egual typo desde 31 kilometros e aos de 23 ou 22, quando se trate de expedições inferiores a wagon, mas, quando a remessa pese 8:000 kilos, os typos descem a 15 a 13 ou mesmo a 12 réis, segundo o percurso é de 31 a 100 kilometros, 101 a 200 ou de mais de 200.

A casca marroquina que vae em tanta quantidade ás

fabricas de Torres Novas e Alcanena ao preço de réis 27972, por tonelada (desembarque e despesas accessorias incluídas) irá por 27000 réis, no mesmo caso. A que do Porto vem ao mesmo ponto por 67040 réis, ficará sendo transportada a 37280 réis. As diferenças são bem notáveis.

Cascalho. — Vidè *brogau*.

Cascos vazios. — Mais uma vez remettemos os nossos leitores para o que diremos sobre taras, quando d'ellas tratarmos.

Castanha. — Hoje applica-se-lhe em leste e norte o typo de 18,90 réis e em Cintra a Torres o de 28 réis. Ficam as expedições inferiores a wagon, na 4.^a serie, pelos typos de 19 até 12 réis, e as de 8:000 kilos aos de 15 até 10 réis.

Cebolas. — Em logar dos 12 réis que hoje lhes applica a tarifa n.º 12 bis, ficam tendo os de 19, 15, 13 e 12 réis as pequenas expedições, e os de 15 a 10 réis as de 500 kilos.

Cêra em bruto. — As tarifas mais beneficinas hoje, na linha do norte, são as 7, 8, 10 e 14, cujos typos variam entre 28 e 24 réis. Pela nova, as pequenas expedições ficam aos typos de 30 a 24 réis, e as de 500 kilos ou mais, aos de 26 a 22 réis.

Cereaes. — A crise que ultimamente tanto tem preoccupado os poderes publicos, como os agricultores e o paiz em geral, torna da maior importancia a modificação que os preços de transporte d'esta mercadoria possam sofrer nas linhas ferreas.

Foi assim que o congresso agricola de 1888 repetidas vezes pediu no seu relatorio que as taxas de transporte fossem reduzidas, e á vista d'isso a rêde do sueste publicou a sua nova tarifa, que demos aos nossos leitores com o n.º 6 do nosso 1.º anno.

A Companhia Real, tendo em vigor já então tarifas bem reduzidas para estes transportes, ficou fóra do alcance das baterias d'aquelle congresso, que se limitou então a... pedir o augmento de preços no transporte de farinhas.

Não era, portanto, á companhia imposta nova redução de preços, e fazendo-a, pela nova tarifa, pondo nas ultimas classes d'esta, pelos preços mais baixos, todo o trafego de cereaes, concorre ella espontaneamente e pôde dizer-se com sacrificio proprio, para o barateamento d'este ramo da nossa agricultura, para a melhoria nas condições de negocio d'este genero.

Não repetiremos aqui as condições de preços actuaes d'estes trasportes.

Todos os que os effectuam sabem bem que ellas beneficiam as expedições de mais de 1:000 kilos e de wagons completos nas linhas de leste e norte, deixando todas as outras sujeitas ás tarifas geraes de 26,46 réis em leste e norte e Torres-Figueira, e de 28 réis na linha de Cintra-Torres.

A nova tarifa applica, como dissemos, os preços das tres ultimas series, isto é, as remessas apenas de 100 kilos até 500 ficam disfructando já de typos que variam entre 19 e 12 réis; as de 500 kilos descem aos typos de 15 a 10 réis, (5.^a serie) e nas de wagons completos reduzir-se-hão os typos a 13, 10, 9 e 8 réis, (6.^a serie).

Assim, não só se beneficiam desde as pequenas expedições de um só sacco de trigo, que de 26 réis fica pagando até 12 réis por kilometro, como, nas expedições de wagons completos, a taxa soffre a quebra de 33 por cento.

E' tambem concedido o regresso gratuito dos saccos, o que representa uma nova redução.

Chumbo em bruto e em obra ordinaria. — Fica clas-

sificado nas series 4.^a, 5.^a e 6.^a como as demais mercadorias pesadas, series cujos preços temos já bem repetidos neste artigo.

Cimentos. — Idem.

Cinzas. — Idem.

Cobre em bruto. — E' incluido para as pequenas expedições, na 1.^a serie; para as demais na 2.^a, a typos desde 26 até 22 réis por 1:000 kilos e kilometro.

Coke. — Igualado ao *carvão de pedra*.

Colla. — Classificam-se na 3.^a serie as expedições até 6:000 kilos, gosando dos typos de 24 a 15 réis, approximadamente eguaes aos actuaes em vigor entre determinados pontos, e na 4.^a os wagons completos.

Conservas em latas ou caixas. — A 1.^a serie nas pequenas expedições; a 2.^a nas de 500 kilos, e a 3.^a nos wagons completos representam, ao mesmo tempo que uma grande redução sobre os preços actuaes, um meio pratico de desenvolver esta industria no paiz onde ella, felizmente, tem progredido sempre.

Coiros. — Os curtidos e solla, em expedições de qualquer peso inferior a 5:000 kilos, pagarão os preços da 3.^a serie, que são, como dissemos, 24, 22, 20 e 15 réis, conforme o percurso; as de wagon completo, a 4.^a serie, 19, 15, 13 ou 12 réis; os *frescos ou seccos* ficam na 4.^a serie, seja qual fôr o peso, desde 100 kilos.

Assim, uma expedição de coiros verdes ou seccos, de Lisboa para Torres Novas, que hoje custa 27347 réis por 1:000 kilos, pagará 17900 réis; entre Lisboa e Porto, que paga hoje 77500, fica pagando 47480 réis.

Cortiça. — As pranchas e fardos em wagons completos estão hoje a 22 réis pela tarifa n.º 1, e ficarão entre 24 e 15 réis pela 3.^a serie, isto é, em wagon de 4:000 kilos pagarão da fronteira de Badajoz a Lisboa 47600 réis.

As *rolhas e quadros* ficam aos mesmos preços, ainda beneficiados os wagons completos, cujo peso minimo é reduzido a 37000 kilos.

Crina em bruto. — Applica-lhe o projecto os preços da 1.^a serie nas pequenas expedições, e os da 2.^a nas superiores a 500 kilos.

Cutelaria ordinaria. — São-lhe applicaveis os mesmos preços do cobre em obra. Os typos hoje applicaveis, mesmo nos grandes percursos e por expedições de 1:000 kilos, regulam por 28 a 24 réis, ficando reduzidos a 22 réis.

Continuaremos com as letras D e seguintes no proximo numero.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

DIRECÇÃO GERAL DE OBRAS PUBLICAS E MINAS

2.^a repartição

CAMINHOS DE FERRO

Pedindo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes que, para a construcção do terceiro lanço da segunda secção do caminho de ferro da Beira Baixa, seja declarada a urgencia da expropriação de oito parcelas de terreno com os n.ºs 46, 59, 60, 62, 67, 69, 70 e 73 e pertencentes, a n.º 46 ao padre Antonio de Figueiredo, a n.º 59 ao dr. João das Neves, a n.º 60 a João Mendes Alçada, a n.º 62 a José Lucas, a n.º 67 ao dr. Manuel Nunes Giraldes, as n.ºs 69 e 70 a D. Antonia Correia da Silva Sampaio e a n.º 73 a D. Maria da Piedade de Souza Tavares, e situadas a n.º 46 na freguezia de S. Martinho, as n.ºs 59, 60, 62 e 67 na freguezia de Santa Maria, as n.ºs 69 e 70 na freguezia de S. Pedro e a n.º 73 na freguezia de Nossa Senhora da Conceição, todas no concelho da Covilhã, districto de Castello Branco; e

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de ju-

nho de 1859, a expropriação das mencionadas parcelas, marcadas nas plantas parcelares que baixam com o presente decreto assignadas pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar.

Paço, em 16 de maio de 1889. — REI — *Eduardo José Coelho.*

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto e respectiva planta parcelar, datados de 17 de abril ultimo, de uma variante ao kilometro 0,000 da secção do ramal de caminho de ferro do caes dos Soldados a Cascaes, comprehendida entre Belem e Cascaes, apresentados pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

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

Paço, em 29 de maio de 1889. — *Eduardo José Coelho.*

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

Pedindo a companhia do caminho de ferro do Mondego que, para a construcção do 1.º, 2.º e 3.º lanços da 1.ª secção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, seja declarada a urgencia da expropriação de doze parcelas de terreno, com os n.ºs 11, 17, 21, 22, 24, 32, 127, 31, 36, 39, 47 e 56, sendo os n.ºs 11, 17, 21, 22, 24 e 32 do 1.º lanço, o n.º 127 do 2.º lanço e os n.ºs 31, 36, 39, 47 e 56 do 3.º lanço, todas na 1.ª secção, e pertencentes: a n.º 11 a José Diogo Pires, as n.ºs 17 e 21 ao padre José Simões, a n.º 22 a José Francisco da Cruz, a n.º 24 a João Miranda, a n.º 32 a Gonçalves Christovão de Meirelles, a n.º 127 a Joaquim Antonio Rodrigues, as n.ºs 31, 36, 39, 47 e 56 ao dr. José Ferraz; e situadas as n.ºs 11, 17, 21, 22, 24 e 32 na freguezia de Coimbra, a n.º 127 na freguezia de Ceira, concelho de Coimbra, e as n.ºs 31, 36, 39, 47 e 56 na freguezia de Outeiro de Moinhos, concelho da Louzã, todas do districto de Coimbra; e

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857:

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

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 31 de maio de 1889. — REI. — *Eduardo José Coelho.*

Pedindo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes que, para a construcção da secção do ramal de caminho de ferro do caes dos Soldados a Cascaes, comprehendida entre Belem e Cascaes, seja declarada a urgencia da expropriação de uma parcela de terreno, com o n.º 1, pertencente a Eduardo Carlos Verdades de Faria, e situada na freguezia de Santa Maria de Belem, 4.º bairro de Lisboa, districto de Lisboa; e

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, a expropriação da mencionada parcela marcada na planta parcelar, que baixa com o presente decreto assignada pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 31 de maio de 1889. — REI. — *Eduardo José Coelho.*

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 20 de abril ultimo, de um edificio para serviço de passageiros e mercadorias no apeadeiro de Avenca ao kilometro 293,732 da linha do norte, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

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

Paço, em 31 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, de 31 de maio findo: ha por bem approvar na sua generalidade o projecto, datado de 10 do referido mez de maio, da linha de ligação directa do ramal de Alfarellos com a linha da Figueira da Foz, apresentado pela compa-

nhia real dos caminhos de ferro portuguezes, com as seguintes condições:

1.ª A companhia deverá apresentar quanto antes os projectos das casas de guarda em ordem a bem satisfazerem á accommodação dos respectivos empregados.

2.ª A mesma companhia deverá declarar o modo como pretende satisfazer ao prescripto nas portarias de 6 de dezembro de 1887 e de 5 de outubro de 1888, relativamente ao telegrapho nos pontos de bifurcação.

3.ª Não é auctorisado o desvio proposto da valla do Guarda Mato, devendo projectar-se uma obra de arte em condições convenientes para o esgotamento da mesma valla.

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

Paço, em 1 de junho de 1889. — *Eduardo José Coelho.*

Para o director da fiscalisação de construcção dos caminhos de ferro de Lisboa a Cintra e Torres Vedras e ramal da Merceana e de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos.

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes apresentado o projecto da linha de ligação directa do ramal de Alfarellos com a linha da Figueira da Foz, datado de 10 de maio findo, projecto que foi approvado na sua generalidade por portaria de 1 do corrente mez, e tendo a mesma companhia, auctorisada pelo respectivo director fiscal, dado começo aos trabalhos em data de 25 do referido mez de maio;

Tendo em vista o disposto na portaria de 5 de outubro de 1888:

Ha por bem Sua Magestade El-Rei auctorisar a abertura á exploração da parte do ramal de Alfarellos, comprehendida entre a estação da Amieira e a de Alfarellos, na linha do norte, visto o parecer da commissão encarregada da sua inspecção e exame; não sendo, porém, auctorisada a applicação de garantia de juro relativamente á 3.ª secção da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, definida na alinea d) do artigo 28.º do contrato de 23 de novembro de 1883, cuja liquidación será, todavia, contada desde a abertura á exploração d'esta parte do referido ramal, sem que estejam concluidos todos os trabalhos da referida linha de ligação directa do ramal de Alfarellos com a linha da Figueira da Foz.

Paço, em 3 de junho de 1889. — *Eduardo José Coelho.*

Para o director da fiscalisação da construcção do caminho de ferro de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, e ramal da Merceana, e de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarellos.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto do segundo lanço da 2.ª secção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, entre os kilometros 35,60536 junto á povoação do Valle e 42,600 proximo á passagem do Cardil, na extensão de 6:971^m, 14, apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego, datado de 8 de maio findo: ha por bem, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 27 do referido mez, approvar o mencionado projecto.

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

Paço, em 4 de junho de 1889. — *Eduardo José Coelho.*

Para o director da fiscalisação da construcção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

Tendo o director das obras publicas do districto de Santarem informado que a companhia do caminho de ferro de Torres Novas a Alcanena satisfizera ás prescripções indicadas pela commissão de engenheiros encarregada de inspecionar o troço do caminho de ferro americano da Gollegã por Torres Novas e Alcanena, comprehendido entre a estação de Torres Novas, no caminho de ferro de leste e Torres Novas, a fim de se poder explorar: ha por bem Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, auctorisar a abertura á circulação publica do referido troço.

Paço, em 4 de junho de 1889. — *Eduardo José Coelho.*

Para o director das obras publicas do districto de Santarem.

TARIFAS DE TRANSPORTE

M. L. N.º 6 — cereaes, farinhas, alfarroba e azeitonas entre Portugal e Hespanha. — A nova tarifa que completa este numero estabelece preços muito mais reduzidos do que os actualmente existentes para o transporte d'estas mercadorias.

Desde 15 do corrente, pois, as aveias, que em tão grande quantidade são exportadas pelas provincias do paiz visinho limitrophes da nossa fronteira, poderão vir a Lis-

boa nas mais vantajosas condições, por esta tarifa que se applica a todas as estações desde Madrid até Valência de Alcantara, assim como a todas da linha portugueza, quer em sentido descendente, quer em ascendente.

Grande commodidade para os viajantes. — Graças aos perseverantes esforços das zelosas direcções das linhas do Minho e Douro e das de Salamanca á Fronteira, principiou no dia 6 de junho o serviço de wagons-lits e de carruagens de luxo entre o Porto e Medina.

A satisfação de uma commodidade tão appetecida hoje por todos os viajantes de 1.^a classe vem completar a somma de preferencias, que ao trajecto directo para Paris offerece a linha do Douro, por onde se economisa um percurso de 446 kilometros, desde Porto.

O serviço de wagon-lit terá logar:

Do Porto para Medina, ás terças, quintas-feiras e sábados.

De Medina para o Porto, aos domingos, quartas e sextas-feiras.

Nos dias não mencionados circularão trens de luxo que o Minho e Douro espera a todo o momento, por se acharem já em viagem quatro carruagens mandadas construir expressamente para este fim.

Dentro em breve serão estabelecidos bilhetes permanentes de ida e volta (todas as classes) para Paris, com a faculdade de demora de 40 dias, por preços identicos aos estabelecidos entre Lisboa e Paris.

Trata-se de organizar comboios de recreio tambem entre o Porto e Paris, para bilhetes de 2.^a classe, ida e volta, por 5 libras, quando se estabelecerem os mesmos trens entre Lisboa e Paris.

Estão pendentes varias negociações com fim de supprimir alguns impostos que impedem o desenvolvimento do transito pelas linhas do Minho e Douro, de que daremos noticia opportunamente. (*Commercio do Porto*)

Publicamos hoje na secção respectiva o *aviso de serviço* sobre os *wagons-lits* entre o Porto e Medina.

A PARIS POR 5 LIBRAS

Varios assignantes nossos teem-nos perguntado se é certo que as linhas ferreas preparam um serviço entre Lisboa e Paris e volta, a 227500 em 2.^a classe.

Estamos auctorizados a declarar-lhes que, com effeito, as negociações estão muito adiantadas, esperando-se que em julho proximo se effectue esse serviço.

Os detalhes não estão ainda fixados, sabendo-se apenas que a demora em Paris será de uns 12 dias.

As companhias francezas, respondendo á proposta que pela Companhia Real portugueza lhes foi feita, propuzeram um comboio especial directo de 2.^a classe, tanto á ida como á volta, a exemplo do que praticam tanto em França como nas combinações com a Belgica, etc.

A companhia portugueza, porém, entendendo que um trem n'estas condições seria fatigante para os passageiros, parece que fará o serviço pelos comboios ordinarios entre Lisboa e Madrid, durante alguns dias, e talvez a do Norte de Hespanha lhe siga o exemplo, tendo assim os viajantes a vantajosa faculdade de descansar em transito.

Daremos mais pormenores logo que os tenhamos.

NOVA LINHA DE TORRES NOVAS

Inaugura-se no dia 16 d'este mez a nova linha de via reduzida, systema americano, sobre estrada, entre a estação de Torres Novas e a villa d'este nome, a qual deve prolongar-se até Alcanena.

O troço agora aberto é de 7 kilometros.

Já em o n.º 24 d'esta folha demos completa descrição d'esta linha, limitando-nos, portanto, agora, a saudar com todo o apreço a sua entrada em exploração, pelos serviços que vae prestar ás povoações que serve.

A construcção para Alcanena vae adiantada.

DE COIMBRA Á COVILHÃ

Representações

Senhores deputados da nação portugueza.—A camara municipal do concelho de Arganil, no desempenho dos deveres de seu cargo e na defeza dos interesses dos seus munícipes, vem perante vós renovar o justissimo pedido, feito na sessão do anno passado ao parlamento, em representação que vos foi enviada, sobre o prolongamento até á Covilhã, do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, melhoramento indispensavel e urgente, que as necessidades do commercio, da industria e da agricultura reclamam e pedem com reiteradas instancias.

Constando a esta camara que ainda na presente sessão parlamentar serão apresentadas ás camaras medidas tendentes a realisar o referido prolongamento, ella vem pedir para essas medidas, ou sejam de iniciativa governamental ou particular, o vosso decidido e importante apoio, auxiliando as quanto possivel e approvando-as, a fim de se tornar effectivo esse grande melhoramento de que o paiz em geral e especialmente esta localidade tantos beneficios espera.—E. R. M.

Arganil, em sessão camarária de 30 de março de 1889.—(*Seguem-se as assignaturas.*)

Ex.^{mas} srs. deputados da nação.—A camara municipal do concelho de Oliveira do Hospital, districto administrativo de Coimbra, legitima zeladora dos interesses geraes dos seus munícipes, deliberou em sessão de hoje fazer subir até v. ex.^{as} as suas justissimas e bem fundadas aspirações de ser convertido em realidade o prolongamento do caminho de ferro, que parte de Coimbra até Arganil e d'aqui deve ir terminar na Covilhã.

Justas são as nossas aspirações, pois que é bem sabida a benéfica influencia que um caminho de ferro opera nas regiões que atravessa; e a região que tal caminho de ferro deverá atravessar é rica em produções agricolas, e é com certeza a região do nosso paiz aonde se encontram em maior numero importantissimas fabricas, cujos variados productos constituem uma riqueza enorme. Todos sabem o phenomeno economico, que resulta de um transporte facil e rapido para os productos agricolas, e o aumento de riqueza, que advem aos proprietarios com essa facilidade de transportes: o mesmo phenomeno se dá para com as industrias fabris, não só pelo que diz respeito á rapidez e facilidade com que os seus productos podem ser levados a mercados distantes do centro fabril; mas tambem pelo que diz respeito á rapidez, e economia dos transportes das materias primas: portanto é indiscutivel, e bem evidente se torna a justiça com que pedimos o prolongamento do caminho de ferro a que alludimos.

São bem fundadas as nossas aspirações, pois que achando-se já em construcção o caminho de ferro de Coimbra a Arganil nós devemos confiar no são criterio, e na muita illustração dos representantes da nação, em que hão de ver com toda a nitidez de espirito, que o prolongamento d'esse caminho de ferro até á Covilhã é um facto logico, irrecusavel e de uma necessidade economica indiscutivel e por isso se torna urgente.

Esta camara, animada com a desvelada attenção que os melhoramentos publicos do paiz teem merecido aos senhores deputados da nação, vem pedir que, antes de terminada a actual sessão legislativa, o prolongamento da linha ferrea de Coimbra a Arganil seja decretado até á Covilhã.

Esperamos que justiça se faça.

Oliveira do Hospital, sala das sessões da camara, 3 de abril de 1889.—(*Seguem-se as assignaturas.*)

Senhores deputados da nação portugueza.—A camara municipal do concelho de Goes, interprete dos sentimentos dos seus munícipes, e zelosa dos seus interesses no cumprimento dos seus deveres, vem respeitosamente pedir aos illustres representantes da nação, que se dignem attender ao que já lhes foi exposto e impetrado em outra representação d'esta mesma camara apresentada ao parlamento, acompanhando as justas petições de outras igualmente interessadas no prolongamento do caminho de ferro de Coimbra a Arganil até á Covilhã.

Estando muito adiantados os trabalhos de construcção da referida linha ferrea até Arganil, entende a camara municipal de Goes, que é esta a occasião opportuna d'ella vir novamente lembrar aos dignos representantes da nação e ao governo a urgente necessidade d'este prolongamento indispensavel ao commercio, á industria

e á agricultura, d'este municipio e da vasta e importante região a quem elle mais directamente aproveita.

Sem a realisação d'este importante melhoramento fica incompleto o beneficio que se possa attribuir ao caminho de ferro de Coimbra a Arganil, por isso que o seu terminus n'esta villa seria o maior dos erros que se podia praticar contra os interesses geraes do paiz e especialmente contra os d'esta localidade, que tanto tem a esperar do projectado prolongamento; por isso a camara municipal do concelho de Goes—Pede aos dignos representantes da nação se dignem attender, como é de justiça, não só ao seu pedido exarado na outra representação, mas o que n'esta vem renovar, apoiando e approvando qualquer medida do governo ou de iniciativa particular que, tendente a realisar o beneficio desejado, seja apresentada ao parlamento.—E. R. M.

Camara municipal de Goes, 15 de abril de 1889.—(Seguem-se as assignaturas.)

Senhores deputados da nação portugueza.—A camara municipal do concelho de Penella, reconhecendo como verdadeiros e perfeitamente rigorosos os varios fundamentos com que se vos tem pedido uma medida legislativa que auctorise o prolongamento do caminho de ferro de Arganil até á laboriosa e industrial cidade da Covilhã, e sendo, como é, este prolongamento, não só um importante melhoramento para o paiz, mas ainda a melhor forma de se dispensar a protecção devida ás industrias nacionaes, que em tão grande escala dimanam d'aquella cidade e povoações circumvizinhas, vem por isso, dispensando-se de adduzir argumentos que, por certo, se apresentarão naturalmente á grande penetração, lucidez e illustração do vosso espirito, unir o seu pedido aos que, n'este sentido, vos tem sido dirigidos pela junta geral, varias camaras e outras corporações do districto, a fim de que vos digneis decretar o alludido prolongamento.—E. R. M.—(Seguem-se as assignaturas.)

Senhores deputados da nação portugueza.—Os corpos gerentes do gremio dos empregados no commercio e industria de Coimbra, interpretes dos sentimentos que animam esta corporação em promover todos os melhoramentos materiaes para esta cidade e seu districto, julgam do seu dever vir pugnar perante os dignos representantes da nação portugueza, confiados na rectidão da sua justiça, para que o caminho de ferro de Coimbra a Arganil, denominado do «Mondego», seja prolongado até á Covilhã.

Coimbra, pela sua importancia commercial e pelo grande e progressivo desenvolvimento de algumas industrias n'estes ultimos annos, e muito especialmente pela sua excepcional posição topographica, está naturalmente indicada para centro do principal movimento commercial e industrial das duas provincias da Beira Alta e Beira Baixa, tendo para isso necessidade urgentissima de estabelecer pela via accelerada communicações rapidas com os pontos de maior producção agricola e industrial. A Covilhã, essa laboriosa população que, entregue unica e exclusivamente aos seus recursos, tem sabido manter um nome glorioso no progresso da industria fabril, e que por isso mesmo deve merecer toda a protecção dos poderes publicos, é certamente uma das cidades que menos tem sido contemplada na divisão dos progressos materiaes, tão diffundidos por todo o paiz.

Entre Coimbra e a Covilhã existem ainda numerosas e importantes fabricas, que seria criminoso conservar no esquecimento a que tem sido lançadas.

É pois evidente a necessidade de uma linha ferrea que, partindo de Coimbra, vá entroncar na linha da Beira Baixa, junto da Covilhã, pondo em contacto immediato todos esses centros de producção.

E tanto a Covilhã, principal centro industrial, como essas fabricas intermedias, que todas são uma fonte de incalculavel riqueza para a provincia, e principalmente para este districto, assim como o são tambem para o thesouro publico, alimentando com o seu trabalho certo e quotidiano milhares de familias, luctam já com graves difficuldades pela falta absoluta de communicações facéis e promptas, a que tem direito pela sua importancia, pois que o transporte elevadissimo das materias primas, e depois dos productos manufacturados, vae sobrecarregar extraordinariamente as mercadorias, estabelecendo a incompatibilidade de concorrência aos productos estrangeiros, assim como aos nacionaes, cujas fabricas estejam em posições mais favorecidas, até hoje, dos progressos materiaes.

Senhores.—São finalmente, sob todos os aspectos, tão obvias as vantagens que hão de resultar da communicação directa de uma linha de ferro de Coimbra á Covilhã, que este gremio, julgando ocioso enumerar-as, faltaria a um indeclinavel dever se não viesse perante a vossa reconhecida illustração e alto criterio juntar os seus rogos para que esta cidade, outr'ora tão esquecida dos poderes publicos, seja agora attendida n'esta justissima pretensão, approvando se que a linha actualmente em construcção entre Coimbra e Arganil seja prolongada até á Covilhã, dotando e enriquecendo com tão importante melhoramento essa vasta e fertilissima zona agricola, commercial e industrial da Beira, ligando assim

estes dois grandes centros da actividade — Coimbra e Covilhã. Coimbra, 25 de abril de 1889.—(Seguem-se as assignaturas.)

CAMINHO DE FERRO DE LOURENÇO MARQUES

O governo resolveu tomar temporariamente posse d'aquelle caminho de ferro, satisfazendo assim as solicitações que d'ali tem sido feitas, se é que não era esse o seu pensamento, a julgar pelas declarações categoricas feitas na camara.

Para a exploração do trecho da linha já construida e explorada pela companhia até á rescisão do contracto que agora se deu, o governo nomeou todo o pessoal preciso, o qual partiu no dia 10 do corrente no paquete da *Castle Mail*, com excepção do chefe da exploração, o sr. Marcolino Torres do Valle. Para chefe da repartição do expediente o sr. José Filipe Monjardim da Costa, que era empregado do serviço do trafego da Companhia Real.

O nosso estimado amigo Marcolino Torre do Valle foi por muito tempo chefe do trafego do Minho e Douro, e ultimamente fôra transferido para chefe da fiscalisação e trafego no Sul e Sueste.

O sr. Torre do Valle é um intelligente e solícito empregado das linhas do estado, que vae, estamos certos, desempenhar brilhantemente o seu novo cargo, justificando assim a excellente escolha que o governo fez d'elle para tão trabalhosa missão.

O resto do pessoal, empregados menores e operarios, são escolhidos quasi todos nos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Segundo a letra da portaria, todo o pessoal serve por conta do governo, até que este adjudique a linha a alguma empresa ou companhia, e até lá ficam sob as ordens do engenheiro inspector da fiscalisação do caminho de ferro.

GAZ DE LISBOA

Incontestavelmente os melhoramentos successivos, com que nos ultimos tempos a nossa capital tem sido dotada, revelando todos, mais ou menos, a boa vontade e iniciativa dos poderes publicos, tem feito com que ella vá tomando pouco a pouco um dos logares mais distinctos entre as principaes cidades; tem-n'a obrigado, por assim dizer, a surgir da quasi obscuridade a que por tanto tempo esteve votada, impellindo-a a merecer os justos encomios e louvores, que no estrangeiro lhe começam a ser tributados.

O mais recente d'esses melhoramentos, e por certo um dos mais valiosos, é a nova illuminação que a cidade tem desde o 1.º de junho.

Na realidade a nova luz é magnifica, tanto na qualidade, como na intensidade com que está distribuida; e devendo-se notar que não é só nas ruas onde os focos luminosos são mais intensos, que a luz se espalha brilhantemente: mesmo nas ruas de menor importancia, a luz é muitissimo clara, e leva sem duvida alguma a palma á sua antecessora.

Lisboa, com a luz que a Nova Companhia do Gaz lhe fornece actualmente, e com a sua esplendida Avenida, illuminada a luz electrica, está sendo uma das cidades mais bem illuminadas que conhecemos.

Não queremos dizer com isto que a nova illuminação esteja completamente isenta de defeitos; não: tem alguns, que estimaremos muitissimo que a Companhia os faça desaparecer em breve, para não dar tambem razão a muita gente, que diz, e com fundamento, que

a maior parte das cousas que em Portugal dizem ser *provisórias*, se tornam *definitivas*.

Emfim, a cidade está satisfeita com a sua nova illuminação, e não seremos nós que regatearemos louvores á Companhia Gaz de Lisboa, que sem duvida alguma os merece, pelo bom serviço que está fazendo.

CAMINHO DE FERRO DE MORMUGÃO

Diz o *Anglo Luzitano*:

«Consta-nos que por estes tres dias tem sido espantosa a affluencia do trafego na linha ferrea de Mormugão, de maneira que a companhia se acha em um *embarass de richesse*.

Inclinamo-nos porém a pensar que essa alluvião, em vez de ser um bem permanente a Mormugão, vá fertilisar alguma outra terra, attentas as condições em que se acha aquelle porto. A companhia não tem comboios sufficientes para effectuar o transporte de mercadorias que vão descendo do paiz dos Maharatas; o porto não possui armazens nem espaço necessario para accommodal-as, e a ausencia de vapores da companhia British India, que só duas vezes demandam aquelle porto, tem embaraçado muito o serviço de exportação, a ponto de dar motivo á companhia de Southern M. Ry. para não transportar mais mercadorias ao porto de Mormugão. Um dia ficaram paradas no caes cerca de 4:000 toneladas por falta de vapor, e essa demora, como se sabe, deve ter sido muito prejudicial para os negociantes.

Esperamos, portanto, que as auctoridades competentes darão immediatamente taes providencias que o caso requer.»

COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

Lavra por ahi uma indignação entre os nossos collegas por umas pequenas modificações que esta Companhia introduziu nos novos contractos para a concessão de bilhetes de assignatura.

Com o pouco espaço que temos, porque nos reservamos para a ultima hora, a fim de averiguarmos bem o caso, apenas podemos declarar, devidamente auctorizados, que a phrase «que os bilhetes só serão validos nas *actuaes linhas*» se refere ás *actuaes carreiras* sem alteração alguma das condições existentes.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Caminho de ferro de Leste-belga

Pelo relatorio do Conselho d'Administração, apresentado á assembléa geral de 7 de maio ultimo, vê-se que os productos brutos da exploração em 1888 tiveram um augmento de 235.844 francos sobre o exercicio de 1887.

O dividendo proposto foi de 10 francos por acção.

A primeira linha ferrea para transporte de navios. — Lê-se no *Handels-Museum* que o parlamento canadiano auctorizou a empresa de uma sociedade que se propõe estabelecer uma linha de caminho de ferro para o transporte de embarcações, no terreno situado entre a Nova Escossia e a Nova Brunswick. Os navios, carregados, que não pezarão mais de 2:000 toneladas, serão levantados da agua e transportados em caminhos de ferro.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Não se tendo podido constituir, por falta de sufficiente representação de capital, a assembléa geral extraordinaria convocada

para hoje, é, por determinação do ex.^{mo} sr. presidente, novamente convocada a mesma assembléa para o dia 11 de junho, proximo futuro, ás 8 horas da noite, no escriptorio d'esta companhia, em Santo Amaro, não só para tratar da reforma dos estatutos, mas tambem para proceder á eleição dos seguintes cargos que se acham vagos:

Um director substituto.

Tres membros effectivos do conselho fiscal.

Um membro substituto do mesmo conselho.

Esta assembléa constituir-se-ha, nos termos da lei, seja qual for o quantum do capital realisado representado.

Escriptorio em Santo Amaro, 27 de maio de 1889.

O SECRETARIO DA MESA DA ASSEMBLÉA GERAL

Candido Augusto da Silva Saturnino

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 10 de junho de 1889.

As pouco favoraveis disposições dos ultimos dias de maio conservaram-se, se não se accentuaram, no principio de junho com o brinde do tzar das Russias ao principe de Montenegro.

Por despeito passageiro ou não, o certo é que Berlim parece ter encetado nova campanha contra o credito da Russia, já inscrevendo na baixa as cotações dos titulos dos ultimos emprestimos, já promovendo a baixa do rublo.

A este movimento offensivo das bolsas allemãs contra a Russia, accresceu a necessidade de se alliviarem posições carregadas de mais, em valores de interesse propriamente local. A ultima liquidação de Berlim fez-se com reportes bastante caros que naturalmente aconselharam realisações que não podiam deixar de influir, mais ou menos profundamente, nas cotações, desde que a epoca que corre é pouco propicia a largo movimento financeiro pois que em todos os mercados, a começar de junho, a finança se entrega mais ao descanso e ás viagens, tendencia que a exposição de Paris, pelo interesse que desperta, contribue para accentuar.

No entanto, a posição dos diversos mercados não é desanimadora de todo. E como a alta banca está interessada no bom exito d'algumas operações preparadas nos ultimos mezes, é de crer que a reacção não assumma maiores proporções, se a situação monetaria não se aggravar, como aliás tudo leva a crer.

Com effeito, apesar do banco de Inglaterra não ter descido a taxa de desconto abaixo de 2 1/2 %, em consequencia de remessas de ouro que a baixa do cambio de Paris sobre Londres tem aconselhado da segunda para a primeira das duas praças, as reservas do banco de Inglaterra são bastante superiores ás de igual epoca do anno findo.

Se, por outra forma, o ouro que vem da America é em parte desviado para França, ainda assim o banco de Inglaterra continua a reforçar as suas reservas com alguma das remessas alludidas e tambem com o refluxo da circulação interna.

No nosso mercado a situação geral manteve-se satisfatoria. O juro de letras commerciaes continuou de 4 a 5 1/2 % até tres mezes, e n'alguns casos excepcionaes a 3 1/2 %. Os reportes fizeram-se de 3 1/2 a 5 1/2 % com facilidade.

As cotações de titulos do estado estão mais firmes, tanto as do consolidado como as do amortisavel de 4 1/2 %.

As das obrigações de 4 %, com premios, apenas desceram 100 abaixo do nominal, passado o sorteio.

Os titulos amortisaveis de credito particular sustentam-se firmes.

As conversões das Aguas e do Ultramarino tiveram completo exito. A emissão de 1:666 obrigações de 4 1/2 % da Companhia dos Ascensores, operação apresentada pelo banco Lisboa & Açores, foi tambem muito bem succedida.

O papel de 5 % sobe, em vista da tendencia geral para a normalisação do typo de 4 1/2 %. E' assim que as obrigações do caminho de ferro atravez de Atrica se cotam já a 80,000 réis, e a 88,000 réis as da Empresa Nacional Editora e Companhia Real Promotora de Agricultura Portuguesa.

Os demais titulos de 5 % continuam acima do par, especialmente os prediaes, districtaes e municipaes, emittidos pelo Credito Predial. Já mesmo os prediaes de 4 1/2 % do mesmo estabelecimento valem preço muito acima do nominal.

A reacção nas cotações de titulos bancarios não continuou. As cotações vão repondo-se, especialmente as do Lusitano e Commercials de Lisboa.

A emissão das acções da 2.^a serie do banco Lisboa & Açores foi tomada pelos accionistas da primeira, sendo completo o successo da operação, que pela cifra do seu capital é hoje um dos mais importantes do paiz.

Em titulos d'empresas industriaes, o movimento não foi avultado no mercado official. Fóra da bolsa, porém, teem-se realisado transacções bastante importantes.

B. dos Santos.

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

BOLSAS	TITULOS	DIAS												
		1	3	4	5	6	7	8	10	—	—	—	—	—
Lisboa . .	Ações C. ^{os} de Ferro Portuguezes	—	—	—	116.000	—	115.600	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Carris de Ferro de Lisboa	63.000	—	—	—	—	—	72.000	72.000	—	—	—	—	—
	» Ascensores » »	—	—	63.800	—	64.000	—	—	—	—	—	—	—	—
	Obrig. C. ^{os} de Ferro Portuguezes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	92.000	92.000	—	92.000	92.000	91.800	—	91.800	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez d'Africa	88.400	88.700	88.800	88.800	88.800	88.800	88.900	89.000	—	—	—	—	—
Paris. . .	Ações C. ^{os} de Ferro Portuguezes	—	650,00	650,00	650,00	650,00	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	215,00	225,00	225,00	225,00	225,00	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Norte de Hespanha.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Obrig. C. de Ferro Portuguezes	370,00	374,00	372,00	374,00	374,00	373,00	370	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	348,00	349,00	342,00	345,00	345,00	347,00	348	—	—	—	—	—	—
	» Norte Hespanha, 1. ^a hypotheca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez Africa	490,00	490,00	490,00	490,00	490,00	490	490	—	—	—	—	—	—
Londres. .	Obrig. C. de F. Atravez Africa	97	97	97	97	97	97	96,50	—	—	—	—	—	—
Amsterd. .	Obrig. C. de F. Atravez Africa	96,56	97	97,12	97	97	97,50	97,50	—	—	—	—	—	—
Bruxellas. .	Obrig. C. de F. Atravez Africa	96,75	96,75	96,75	96,75	96,75	97,50	97,50	—	—	—	—	—	—

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERIODO DE EX-PLORAÇÃO			RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
				1889			1888			TOTAES		DIFERENÇA A FAVOR DE	
				KIL.	TOTAES	KILO-METRICAS	KIL.	TOTAES	KILO-METRICAS	1889	1888	1889	1888
PORTUGAL	de	a			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	24	27	Maior	580	46.470:000	79:603	580	50.400:000	86:379	1.042.210:000	971.910:000	70.300:000	-
Companhia Real { Antiga rede (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
{ Nova rede não garant. (2)	24	27	Maior	82	5.594:000	68:249	82	6.205:000	75:670	102.996:000	80.182:580	22.813:420	-
{ " " garantida (3)	24	27	Maior	432	3.472:000	20:868	97	4.730:000	47:835	64.636:000	28.844:440	32.791:860	-
Sul e Sueste	46	22	Abril	364	8.588:680	23:794	335	7.953:480	23:744	464.425:660	444.282:645	20.143:015	-
	23	29	" "	"	9.375:430	25:969	"	8.422:240	24:245	473.800:790	452.404:835	21.395:955	-
	30	6	Maior	"	44.662:670	32:306	"	9.550:270	28:508	483.463:460	461.953:425	21.508:335	-
	23	29	Abril	353	20.003:839	56:668	345	14.685:504	42:566	254.427:592	232.509:965	21.917:627	-
Minho e Douro	30	6	Maior	"	24.745:869	64:547	"	47.326:778	50:222	275.843:464	249.836:743	26.006:748	-
Beira Alta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Guimarães	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HESPAÑHA					Pesetas	Peset. ^s		Pesetas	Peset. ^s	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Hespanha	24	27	Maior	2776	4.244:348	448	2776	4.478:568	424	25.427:993	22.307:439	3.120:854	-
Madrid-Zaragoza-Alicante	24	27	Maior	2672	4.043:345	379	2672	946:253	354	20.378:392	42.668:007	740:385	-
Andaluzes	7	13	Maior	793	276:746	348	-	246:279	272	4.704:727	3.959:728	744:999	-
Almansa-Valença-Tarragona	24	30	Abril	393	326:083	829	393	326:892	834	3.466:396	3.363:937	102:459	-
	4	10	Maior	"	344:286	792	"	303:585	772	3.777:682	3.667:522	110:160	-
	44	20	" "	"	348:854	844	"	327:983	834	4.096:533	3.995:505	101:028	-
Madrid-Caceres Portugal	24	27	Maior	429	58:563	436	429	64:528	450	4.228:043	4.429:454	98:889	-

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

BIBLIOGRAPHIA

El Ingeniero Civil.—Recebemos de Buenos Ayres os primeiros numeros d'este nosso novo collega, um dos mais importantes na especialidade, e do qual teremos que nos utilizar repetidas vezes pelos interessantes esclarecimentos que nos dá sobre os progressos scientificos e materiaes d'aquelle paiz, ao qual o nosso director se acha ligado pela sua posição official, além da mais profunda sympathia.

Com o maior prazer fazemos a troca com tão illustre collega, ao qual desejamos longa vida.

CAMINHOS DE FERRO DE ALMANSA A VALENCIA E TARRAGONA

Recebemos e agradecemos o relatório que a Direcção d'esta empresa apresentou á assembléa geral de accionistas que teve logar a 29 d'abril ultimo, e relativo ao exercicio de 1888.

Por elle se vê quanto é prospero o estado da empresa e os largos horizontes que lhe estão abertos, mercê da sua excellente administração.

Esta prosperidade é tanto mais notavel, quanto é certo que ella se deu em um periodo deploravel para a riqueza geral da região valenciana, que muito soffreu nas suas mais valiosas produções.

Assim é que o producto total da exploração, que no anno de 1887 foi de..... pesetas 10.516:093,47
ascendeu em 1888 a..... " 11.067:472,68

d'onde resulta a favor d'este ultimo uma differença de.... " 551.379:21

Esta differença manifestou-se tanto no serviço de passageiros como no de mercadorias, e elevou o producto kilometrico medio a..... pesetas 28.161,51.

O movimento de passageiros em 1887 foi 2.196:029
em 1888, de 2.255:847
a mais n'este ultimo 59.818

O producto d'este serviço foi:
em 1887 pesetas 3.637,640,64
em 1888 " 4.004:366,24

differença a favor de 1888 ... 366.715,60

O serviço de mercadorias em grande e pequena velocidade foi:

1887..... pesetas 6.878:452,83
1888 " 7.063:116,44

A mais em 1888..... 184.663,61

Apesar d'este augmento de productos, os gastos de exploração não augmentaram; mas mesmo diminuíram:

em 1887 foram de..... pesetas 4.825:558,66
em 1888 " 4.821:539,39

Differença a favor de 1888 4.019,27

Propoz-se, e foi approvedo, o dividendo de 11 %.

Deu-se conta da negociação feita com o sr. Marquez de Campo para a transferencia da concessão do caminho de ferro de Jativa a Alcoy. Esta transferencia é feita por forma que a empresa vae adquirindo a linha, por ços, á proporção que se vão construindo e explorando, sem necessidade de fazer desembolso algum.

Foi creado um comité em Barcelona, composto de 6 accionistas ali residentes. Esta creação foi motivada pela circumstancia de haver n'aquella praça uma grande parte dos valores sociaes da empresa.

Foram approvedos todos os actos da direcção, lançando-se na acta um voto de agradecimento e louvor ao sr. Marquez de Campo, director gerente, e a quem se deve na sua maxima parte o florescente estado d'aquella sociedade.

CAMINHO DE FERRO DA BEIRA ALTA

Relatório apresentado pelo conselho de administração e conselho fiscal á Assembléa Geral ordinaria, reunida em Lisboa, em 27 de abril de 1889

SENHORES:

Em conformidade com os artigos 43.^o e 49.^o dos Estatutos, achais-vos reunidos em Assembléa Geral ordinaria para vos ser exposta a situação da Companhia em 31 de dezembro de 1888 e para apreciar o balanço e contas do exercicio, bem como outras questões que fazem parte da ordem do dia.

Os resultados da exploração durante o ultimo exercicio são os mais favoraveis que até hoje vos temos apresentado, e ainda melhores teriam sido, se as nossas receitas não houvessem soffrido a influencia de tres causas importantes de diminuição:

E a primeira a ausencia d'um tratado de commercio entre Portugal e Hespanha. Depois da denuncia, cujos desastrosos effeitos mencionámos no nosso ultimo relatório, não houve novas convenções entre os dois paizes, e os nossos interesses, como os de outras companhias, tiveram de soffrer-lhe as consequencias.

Em segundo logar a abertura da linha directa de Salamanca ao Porto, que nos privou dos transportes entre França e Porto, os quaes se effectuavam, em parte, pela nossa linha.

E finalmente a abertura da linha da Figueira a Lisboa, privando-nos dos transportes entre estas duas cidades, os quaes d'antes seguiam por Pampilhosa.

O desenvolvimento continuo e progressivo do nosso trafego local compensou, felizmente, as perdas resultantes d'essas tres causas. A elle devemos o poder-vos apresentar resultados mais satisfatorios do que os do exercicio de 1887.

Sem prejudicarmos o perfeito estado de conservação da linha e do material, tentámos com exito um novo esforço no que respeita a economias: as nossas despesas não chegam a 3:500 francos por kilometro. Taes resultados, esperamol-o, merecerão a vossa approvação.

As nossas relações, dia a dia mais cordeaux, com a Companhia Real, deram em resultado o perfeito accordo das duas Companhias para o serviço em common das nossas estações de Pampilhosa e Figueira.

Em consequencia de contratos feitos n'este sentido, por virtude dos quaes os encargos são equitativamente repartidos, o serviço common foi organizado desde o 1.^o de julho, recebendo-se nas nossas estações os comboios da Companhia Real, e sendo todo o serviço feito por pessoal nosso.

As correspondencias com os comboios da Companhia Real foram melhoradas por forma que a viagem de Paris a Lisboa se effectua agora (pela nossa linha) em 52 horas.

A correspondencia em sentido inverso é que deixa ainda muito a desejar, mas esperamos em breve pôr termo a tal situação.

Acha-se ainda em projecto grande numero de estradas, cuja conclusão produziria notavel influencia no nosso trafego. Não deixaremos, comtudo, de notar que já este anno alguma coisa se fez no sentido de as levar a effeito. Os poderes publicos devem necessariamente reconhecer quanto urge a realisação de taes projectos, que por certo não serão menos uteis á prosperidade da provincia da Beira, do que o são ao nosso proprio trafego; até vel-os realisados, não deixaremos de fazer ouvir as nossas queixas.

E' para nós uma grande satisfação o ter de commu-

nicar-vos que, por decisão ministerial, uma comissão foi encarregada, em setembro ultimo, da elaboração do plano para os trabalhos a executar no porto da Figueira.

Comparadas ás despesas feitas com as immensas obras dos portos de Lisboa e Leixões, as que será necessario fazer para melhoramento do porto da Figueira não exigem, muito provavelmente, os mesmos sacrificios. Devemos, pois, esperar que o começo dos trabalhos seguirá logo apoz as decisões da comissão official.

Resta-nos submeter ao vosso exame os elementos circumstanciados das receitas e despesas durante o exercicio de 1888.

Receitas

As receitas brutas elevaram-se a 1.892:743 fr. 15, ou seja, por kilometro explorado e por anno, 7:481 fr. 16.

Deduzindo os reembolsos, o imposto e a peage devida á Companhia Real (obtivemos a supressão d'esta peage desde 1 de julho) fica a receita em 1.796:952 fr. 74, correspondendo por kilometro e por anno a 7:102 fr. 58, o que significa um augmento, em relação ao exercicio precedente, de 69:007 fr. 97, ou cerca de 4 %.

As receitas em passageiros elevaram-se a 674:922 fr. 94 augmentando portanto 17:499 fr. 48 ou 3 % sobre o anterior exercicio.

Em bagagens e cães, as receitas são sensivelmente eguaes ás do anterior exercicio: montam a 21:089 fr. 63. Quanto a recovagens e diversos, attin-

giram 118:419 fr. 23 havendo um augmento de 4:987 fr. 16 ou cerca de 4 % em relação ao anterior exercicio.

A pequena velocidade (incluindo as receitas diversas) rendeu 919:576 fr. 63, o que, comparado ao exercicio precedente, produz um augmento de 18:947 fr. 17, ou 2 % approximadamente.

E, finalmente, as receitas fóra do trafego subiram a 65:734 fr. 70, excedendo em 23:734 fr. 39 o anterior exercicio.

Despesas

As despesas totaes sommaram 883:751 fr. 90 Tendo attingido em 1887 918:604 fr. 67 apresentam em 1888 uma diminuição

de 34:952 fr. 77 Por kilometro explorado e por anno a despesa foi portanto apenas de 3:493 fr. 09, o que corresponde por kilometro-trem a 2 fr. 76.

Excedente das receitas sobre as despesas

Este excedente é de 913:200 fr. 84 o que significa um augmento, sobre o anterior exercicio, de 103:860 fr. 74 ou cerca de 13 %

Pelo quadro annexo ao presente relatorio melhor se vê a proporção entre as despesas e as receitas brutas (deduzidos os reembolsos) desde a abertura da linha, notando-se que os resultados da exploração accusam em cada anno um melhoramento progressivo.

Este anno a proporção das despesas totaes para as receitas não chegou a 47 %, resultado este que nos pareceu dever fazer-vos notar.

A receita liquida, que póde ser destinada ao pagamento de coupons d'obrigações, é a seguinte:

O saldo disponivel em 31 de dezembro de 1887 era, como explicámos no nosso precedente relatorio, de 304:369 fr. 40 O saldo de 1888 foi de 913:200 fr. 84 Saldo total 1.217:570 fr. 24

Aos portadores d'obrigações foi distribuido:

Em 30 de junho de 1888

a importancia do coupon n.º 12 (1 fr. 20) e 2 fr. por conta do

coupon n.º 13 387:574 fr. 40

Em 31 de dezembro

de 1888—2.ª prestação do coupon n.º 13, a razão de 4 fr.

484:468 fr. 00

Alem d'isso houve mais a pagar:

Por imposto de sello e despesas relativas ao pagamento de coupons.....

57:694 fr. 16

Por novas despesas de installação, que foram levadas á conta de primeiro estabelecimento

14:717 fr. 78 944:454 fr. 34
273:715 fr. 90

Ha pois um resto de . do qual, conforme as decisões precedentes reservamos para installações ou acquisições novas, e para quaesquer necessidades imprevistas, a quatia de

150:000 fr. 00

O liquido.....

123:715 fr. 90

ajuntar-se-ha ás sommas que os resultados do 1.º semestre de 1889 nós permittam distribuir aos obrigatarios em 30 de junho proximo.

Conta de primeiro estabelecimento

Esta conta figura no balanço pela

quantia de.....

65.578:876 fr. 12

accusando, para com o exercicio de 1888, apenas um augmento de 14:717 fr. 78, que se reparte como segue:.....

Construção de casas para habitação dos empregados.....

6:684 fr. 64

Alargamento de trincheiras.....

2:244 fr. 89

Cobertura e marquises (conclusão dos trabalhos começados em 1887)....

2:357 fr. 01

Installação d'uma nova toma d'agua..

1:730 fr. 57

Transformação d'uma carruagem (conclusão do trabalho começado em 1887).....

1:475 fr. 67

Diversos

225 fr. 00

Total.....

14:717 fr. 78

A reclamação apresentada ao governo em nome da empresa geral continúa pendente, e a situação sobre esse ponto conserva-se a mesma que no anno ultimo. Não temos portanto communição alguma especial a fazer-vos sobre o assumpto.

No decurso do presente exercicio, o sr. barão Gustavo de Bussierre deu a sua demissão de administrador da Companhia, fundando-a em motivos exclusivamente pessoaes. Sentimos tal resolução, e cremos que a Assembléa Geral partilhará do nosso sentimento, tanto mais que s. ex.ª occupava desde a primitiva a presidencia do Conselho de administração. Pelo voto unanime do vosso Conselho foi chamado a succeder-lhe n'esse cargo o sr. Boittelle, que era, como o sr. barão de Bussierre, um dos primeiros administradores da Companhia.

Os administradores que sahiram este anno foram os srs. Barjona de Freitas, Goudchaux e Lejeune.

Nos termos do art. 26.º § 5.º dos Estatutos, são reelegiveis.

Sendo pois ainda 14 o numero de administradores, propomos que não procedais por enquanto á substituição do sr. barão Gustavo de Bussierre.

Conforme o art. 38.º dos Estatutos, a Assembléa tem de eleger os membros effectivos e supplentes do Conselho fiscal para o exercicio de 1889.

Depois de ouvirdes o parecer do Conselho fiscal sobre o balanço e contas de 1888, submetteremos á vossa approvação as resoluções inscriptas na ordem do dia.

(Continúa).

AVISOS DE SERVIÇO

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

ABERTURA DO RAMAL DE ALFARELLOS

Desde 8 do corrente ficará aberto ao publico para todo o serviço o ramal de Alfarellos, comprehendido entre esta estação situada ao kilometro 198,342 da linha do Norte e a de Amieira na linha de Torres a Figueira da Faz, começando desde essa data a vigorar o serviço de comboios.

Modificação do horario e repetição dos comboios d'operarios de Porto a Lisboa e Lisboa a Porto, unicamente compostos de carruagens de 3.ª classe.

Tendo-se alterado o horario geral d'esta rede, os comboios especiaes acima designados, e que devem realisar-se nos dias 8 e 9 de junho de 1889, terão a marcha seguinte:

Partida do Porto para Lisboa, sabbado 8 de junho ás 5 horas e 10 m. da tarde, chegada a Lisboa ás 5 e 35 m. da manhã.

Partida de Lisboa para o Porto, domingo 9 de junho ás 5 e 45 m. da tarde, chegada ao Porto ás 6 e 45 m. da manhã.

Estes comboios repetir-se-hão ainda no dia 23 de junho do Porto a Lisboa, e no dia 24 de Lisboa ao Porto.

Subsistem os preços e condições estabelecidas para estes comboios.

CORRIDA DE TOUROS EM VILLA FRANCA

Quinta feira 13 de junho de 1889

Terá logar n'este dia um comboio especial com bilhetes de ida e volta por preços muito reduzidos, partindo de Lisboa á 1 hora e 30 m. da tarde, chegando a Villa Franca pelas 2 e 42 m. da tarde, e regressando de Villa Franca ás 7 e 40 m. da tarde, chegando a Lisboa ás 8 e 45 m. da noite.

Os preços dos bilhetes de Lisboa são 500 réis em 2.ª classe e 360 réis em 3.ª

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

CORRIDA DE TOUROS NA BARQUINHA

Quinta feira 13 de junho de 1889

Terá logar n'este dia um comboio especial com bilhetes de ida e volta por preços muito reduzidos, partindo de Crato ás 12 horas da tarde, chegando á Barquinha ás 3 e 50 m. da tarde, e regressando da Barquinha ás 9 horas da noite, chegando a Crato ás 12 e 30 m.

Os preços dos bilhetes são: De Crato, 2.ª classe, 27250 réis; 3.ª classe, 17600 réis. De Abrantes, 2.ª classe, 600 réis; 3.ª classe, 450 réis. De Praia, 2.ª classe, 250 réis; 3.ª classe, 160 réis.

Para preços e horario das demais estações, e esclare-

cimentos, vejam-se os cartazes affixados nos logares do costume.

O DIRECTOR DA COMPANHIA
Pedro Ignacio Lopes

CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

AVISO AO PUBLICO

Serviço combinado com as Companhias dos Caminhos de Ferro de Medina del Campo a Salamanca, de Salamanca á Fronteira de Portugal, e a Companhia Internacional dos Wagons-leitos e dos Grandes Expressos Europeus.

Desde o dia 6 de junho de 1889 estabelecer-se-ha o serviço de *Sleeping-cars* desde a estação do Porto á de Medina e vice-versa, pela seguinte fórma:

Partida do Porto pelo comboio n.º 21—correio—, ás 8 horas da manhã, de todas as terças e quintas-feiras de cada semana.

Pelo comboio n.º 29—expresso—, ás 5 horas da manhã, de todos os sabbados.

Partida de Medina pelo comboio n.º 9—expresso—, ás 6 e 13 m. da tarde, dos domingos, que corresponde com o comboio n.º 30—expresso— (linha do Douro), que chega ao Porto ás 8 e 38 m. da manhã das segundas feiras.

Pelo comboio n.º 1—correio—, á 1 hora e 40 m. da manhã de todas as quartas e sextas-feiras de cada semana, que corresponde com o comboio n.º 24 (linha do Douro) que chega ao Porto ás 5 horas e 30 m. da tarde.

Condições.—Em cada um dos comboios acima indicados são admittidos 12 passageiros com direito a occupar logar na carruagem *Sleeping-cars*, logo que estejam devidamente munidos d'um bilhete ordinario de 1.ª classe e mediante o pagamento da seguinte taxa supplementar:

2700 pelo trajecto que effectuarem durante todo ou parte do tempo comprehendido entre a 1 hora e as 4 da manhã.

1800 quando o trajecto fôr effectuado fóra das horas acima designadas.

Todo o passageiro, portador d'um bilhete de 1.ª classe, poderá utilizar-se, mediante o pagamento de dois supplementares, de uma secção de compartimento da carruagem *Sleeping-cars*, isto é: de um leito inferior e do superior correspondente.

A requisição dos logares para a carruagem *Sleeping-cars* deverá ser feita ao chefe da estação do Porto, em Campanhã, na vespera do dia em que se houver de effectuar a viagem, e desde as 7 horas da manhã até ás 6 da tarde.

Sempre que nas carruagens *Sleeping-cars* haja logares disponiveis, podem estes ser tomados em qualquer estação intermediaria, mediante o pagamento por inteiro dos supplementos acima designados.

Observação importante.—Os passageiros que, além de Medina, queiram continuar viagem em *Sleeping-cars*, terão a pagar em Medina para:

Madrid um supplemento de 11,50 pesetas pelo Sud-Express e um supplemento de 6,0 pesetas pelo comboio expresso.

Irun um supplemento de 24,85 pesetas pelo Sud-Express e um supplemento de 14,0 pelo comboio expresso.

Paris um supplemento de 50,60 pesetas pelo Sud-Express e um supplemento de 33,70 pesetas pelo comboio expresso.

N. B.—N'estes preços não estão comprehendidos os impostos para o thesouro hespanhol e francez.

Porto, 3 de junho de 1889.

O ENGENHEIRO-DIRECTOR

Augusto Cesar Justino Teixeira.

BANHOS

DAS

Caldas da Amieira

AGUAS CHLORETADAS

UNICAS EM PORTUGAL E HESPANHA

(na linha ferrea de Lisboa a Torres e Figueira da Foz)

ABERTURA DO estabelecimento de banhos das Caldas da Amieira e do hotel a 15 de maio. Applicam-se os banhos d'estas aguas para o rheumatismo, figado, estomago, baço, molestias herpeticas, leuchorréas, inflamações de quaesquer órgãos, etc.

Na séde balnear das Caldas da Amieira ha, além do estabelecimento de banhos e do hotel, bilhar, gymnasio, piano, jornaes nacionaes e estrangeiros, estação de correio, jardins e variados jogos. Para esclarecimentos, rua Augusta, 166, 1.º esquerdo, escriptorio da companhia das Aguas Thermaes da Amieira.

N. B.—Nos mezes de maio a 15 d'outubro os comboios mixtos n.ºs 71 e 72 teem paragem em frente do estabelecimento para receber e deixar os passageiros sem bagagem.

MATERIAES DE CONSTRUÇÃO

Nos armazens de J. LINO se encontra o mais completo sortimento dos artigos necessarios á construcção urbana taes como:

Madeiras de todas as qualidades.
Vigamentos.
Taboados.
Barrotames.
Portas feitas.
Soalhos aparelhados.
Parquets nacionaes e estrangeiros.
Madeiras para marcenaria.
Madeiras para carruagens.
Molduras para guarnecimentos.
Recortes de madeiras.
Fasquiados, etc., etc., etc.
Utensilios para obras.
Material ceramico.
Tubos de grés da melhor qualidade.
Cimento de Portland.

Pozzolana dos Açores.
Tijolos de todas as dimensões.
Tijolos refractarios inglezes.
Barros refractarios, idem.
Ladrilhos de mosaicos nacionaes e estrangeiros.
Azulejos brancos e de cores.
Vazos e balaustres para platibandas.
Telha franceza legitima das melhores fabricas de Marseilha.
Placas esmaltadas para numeração.
Ornatos em zinco.
Feltro asphaltado.
Pregaria d'arame.

Além de todos os referidos artigos, para facilitar aos srs. proprietarios e architectos a aquisição de quaesquer outros materiaes de que necessitem para suas obras, J. LINO encarrega-se de os fornecer com a maior promptidão e nas melhores condições possiveis, podendo para esse fim dirigir-se pelo correio a J. LINO, rua nova do Caes do Tojo, 35, ou pelo telegrapho a

LINO—LISBOA

AUGUSTO BLUMENTHAL—HAMBURGO

VAPORES DIRECTOS

ENTRE

Hamburgo e Lisboa, Porto, Vigo, Coruña, Gijon, Santander, Bilbao, S. Sebastian, Passages, Cadix, 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, Naval moral, Talavera de la Reina e Madrid

AGENTES

EM LISBOA

Ernesto George

R. do Ferregial do Cima, 2

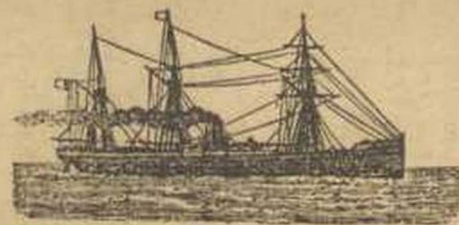
EM MADRID

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 24 de junho o paquete «Elbe»

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

Esperado em 20 ou 21 de junho o paquete «TRENT»

Para Southampton e Antuerpia

As accommodações para passageiros são inexcédiveis 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 portugueses.

AGENTES

LISBOA

KNOWLES RAWES & C.^a

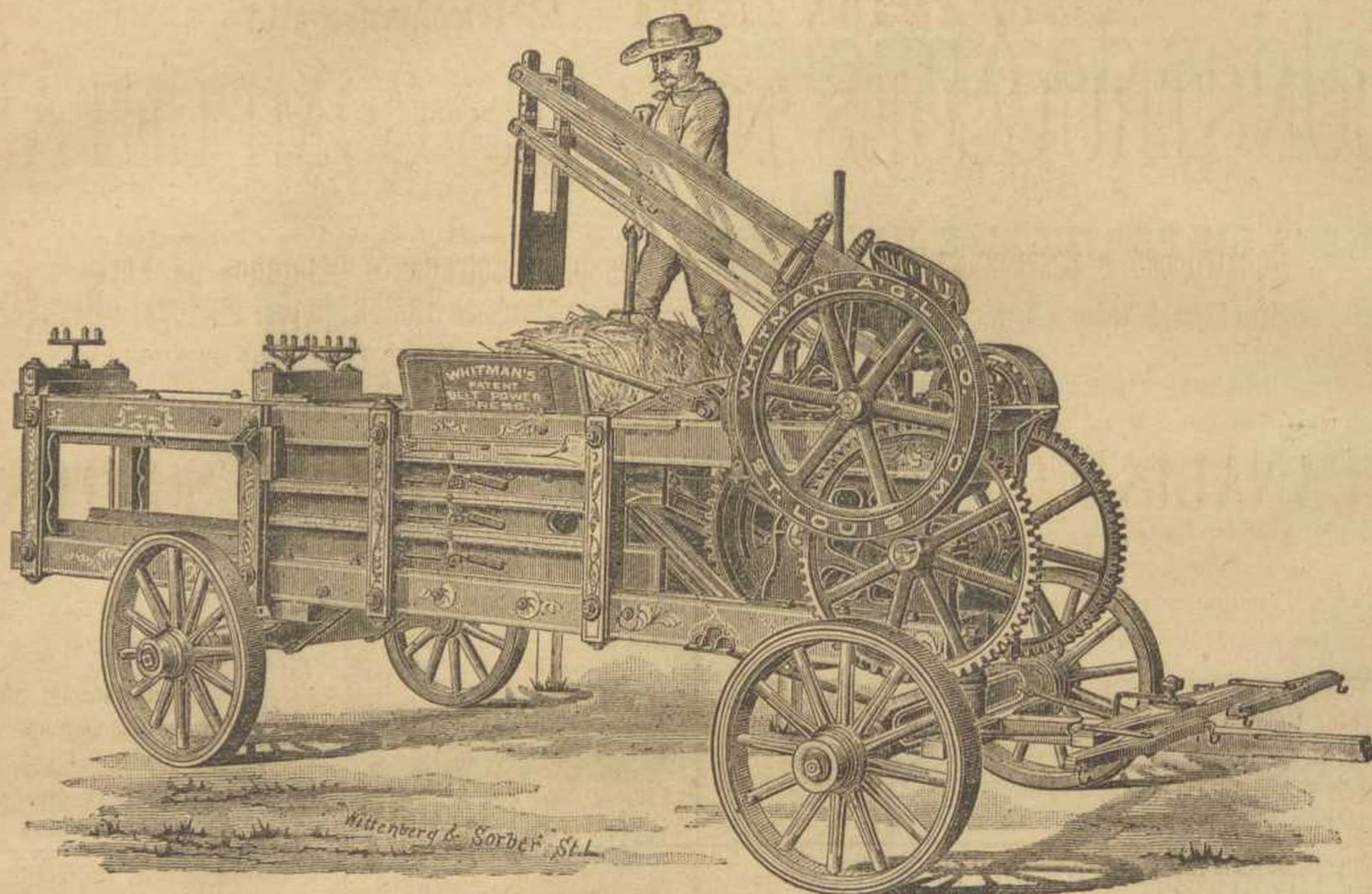
31, Rua dos Capellistas, 1.º

PORTO

W. C. TAIT & C.^a

23, Rua dos Inglezes, 23

Companhia Real Promotora da Agricultura Portuguesa



PRENSAS COMPRESSORAS DE PALHA E FENO WHITMAN

PREMIADAS EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

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

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

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

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

Os fardos ficam impermeaveis e incombustiveis.

UNICOS REPRESENTANTES EM PORTUGAL

A Companhia Real Promotora da Agricultura Portuguesa

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

Empresa Industrial Portuguesa

SANTO AMARO, LISBOA — N.º telephonico 168

CONSTRUCCOES NAVAES COMPLETAS

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

E DE

COFRES À PROVA DE FOGO

CANALISAÇÕES PARA AGUA, GAZ OU ESGOTOS

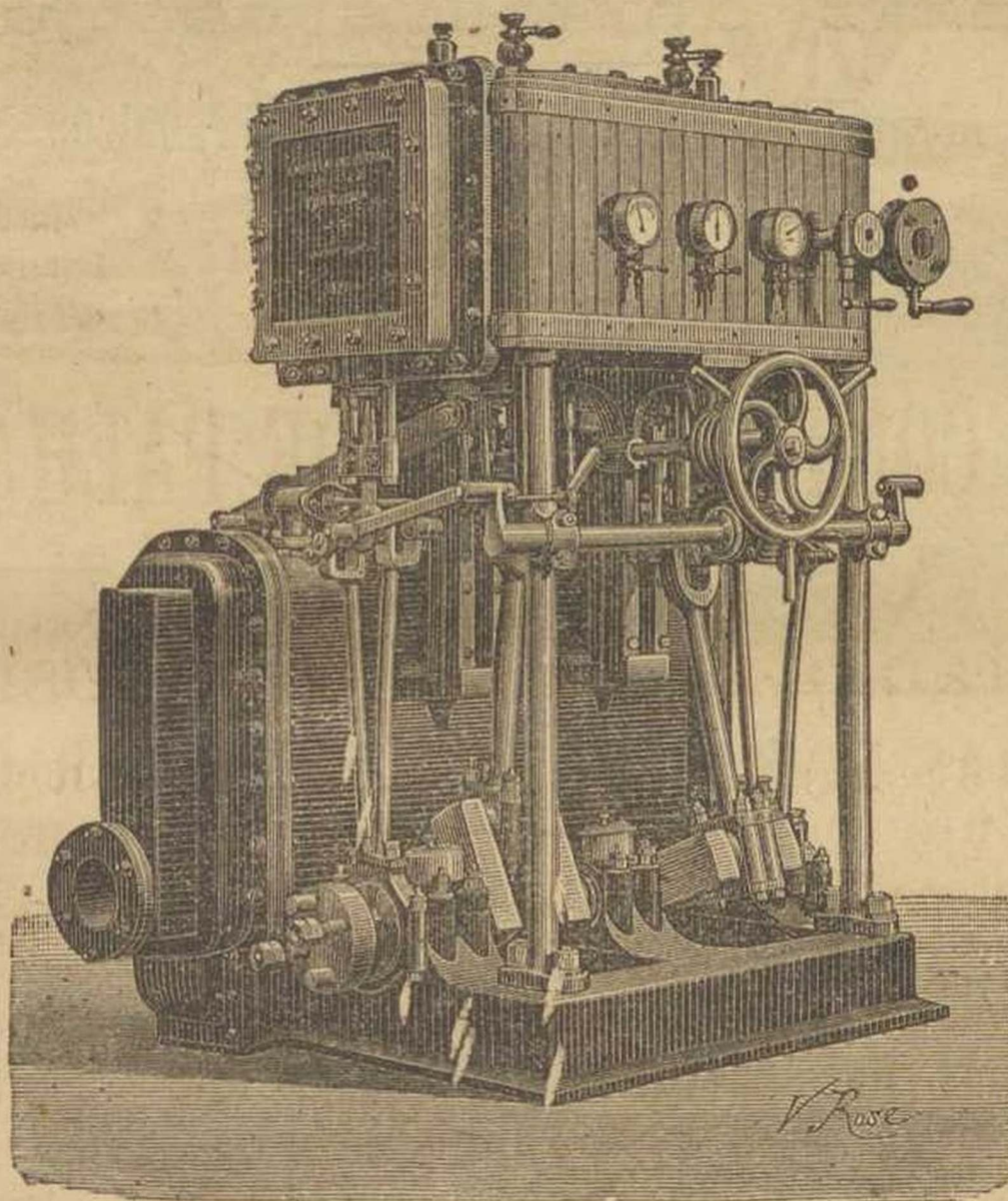
Tubos de ferro para as mesmas fundidos em rampa e ao alto

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 Penitenciaría de Lisboa na extensão de cerca de 4:000 metros de 0,30 de diametro.

Machina

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



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 Empresa Industrial Portuguesa para o hiate dos pilotos da barra de Lisboa e «Visconde da Praia Grande de Macau.»

EMPRESA INDUSTRIAL PORTUGUEZA

Santo Amaro, LISBOA

Fabrica na Trafaria

DYNAMITE

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

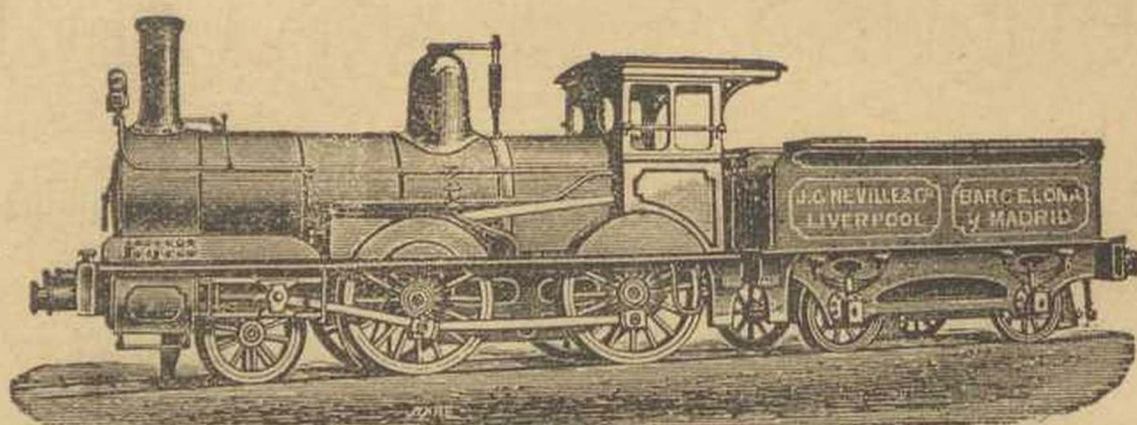
AGENTE SEM LISBOA: Lima Mayer & Filhos, R. da Prata, 59, 1.º — AGENTE NO PORTO: D. Mat' Feuerheer Junior & C.ª; R. Belmonte.

Julius G. Neville & C.^A — LIVERPOOL

MADRID, Puerta del Sol, 6 — BARCELONA, Plaza de Palacio. 11

Representantes de **FALCON WORKS.** Loughborough, e de **DAVEY PAXMAN & C.^a** Colchester

Carruagens,
Wagons, Rodas,
Eixos,
Molas, Carris,
Travessas
de diferentes sys-
temas,
Plataformas,
Cochins,
Wagons-cisternas



Unicos
premiados pela
Real
Sociedade
de
Agricultura
de
Inglaterra
no ultimo
concurso de 1887

Material para caminhos de ferro

MATERIAL PARA TODAS AS INDUSTRIAS

Ferramentas de todas as qualidades

APPARELHOS TELEGRAPHICOS E TELEPHONICOS



Iluminação electrica, e toda
a qualidade de aparelhos para ele-
ctricidade.

Machinas dos mais
aperfeiçoados sistemas
usados na Europa e
America.

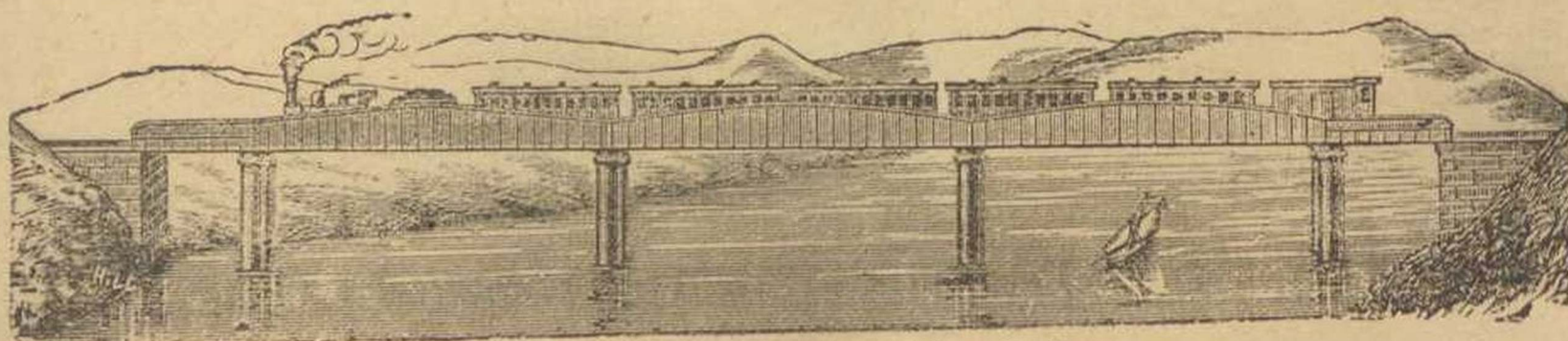
Envia-se gratis o novo catalogo

Construções maritimas

MACHINAS PARA CORTAR E CURVAR CARRIS

Transmissões e correias. Fabricas de Gaz

TUBOS



DISCOS

Pontes metallicas para caminhos de ferro

Mangueiras e Accessorios

JULIUS G. NEVILLE & C.^A — LIVERPOOL



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

E

SOCIEDADE DOS CAMINHOS DE FERRO DE MADRID-CACERES-PORTUGAL

TARIFA ESPECIAL M. L. N.º 6—PEQUENA VELOCIDADE

Para transporte das mercadorias abaixo designadas, das estações de

LISBOA a TAVEIRO, inclusivé

para as de

Madrid a Valencia de Alcantara**tambem inclusivé, ou vice-versa**

Desde 15 de Junho de 1889.

PREÇOS EM RÉIS POR 1.000 KILOGRAMMAS

Mercadorias		Minimum de peso por wagon	Cace- res	Pla- cencia	Naval- moral	Tala- vera	Torri- jos	Caba- ñas	Madrid
Portuguez	Hespanhol								
Alfarrobas, aveia, cevada, favas seccas e milho.....	Algarrobas, avena, cebada, ha- bas secas y maiz.....	8.000	3.600	4.320	4.500	4.680	5.040	5.220	5.760
Azeitonas, limpaduras e sementeas.	Aceitunas, hechaduras y salvados.	6.000	3.600	4.320	4.500	4.680	5.040	5.220	5.760
Batatas e farinhas de cereaes...	Patatas y harina de cereales...	8.000	3.240	3.960	4.140	4.320	4.500	4.680	5.040
Centeio e trigo.....	Centeno y trigo.....	8.000	3.780	4.500	5.040	5.760	6.300	6.660	7.200

NOTA — As expedições procedentes ou destinadas a uma estação qualquer não indicada na presente tarifa, mas comprehendida entre duas das designadas na mesma, poderão ser taxadas pelos preços supra, respectivos a estação anterior ao ponto de procedencia ou posterior ao de destino.

Condições

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

Não estão, porém, comprehendidos:

- (a) As despesas de operações formalidades e direitos nas alfandegas.
- (b) Os impostos para o Governo hespanhol, e sello para o Governo portuguez (20 réis por expedição).
- (c) Os direitos de guia e registro para a Companhia portugueza (20 réis por expedição) nas suas precedencias.
- (d) As despesas de atracação de navios ou vapores ás pontes ou caes da estação de Lisboa, as de embarque ou desembarque, que se devem pagar em conformidade com as respectivas tarifas pelas remessas que entrem na referida estação, ou d'ella saiam pelo Tejo.

2.^a As Companhias combinadas reservam-se o direito de ampliar os prazos legaes de transporte das mercadorias, taxadas pela presente tarifa, até um dia mais por fracção indivizível de 200 kilometros de percurso, sem que por este facto haja direito a reclamação alguma.

3.^a As operações de carga e descarga das mercadorias expedidas, por esta tarifa, serão feitas pelas Companhias combinadas, sem cobrança dos respectivos direitos.

4.^a As Companhias combinadas declinam as responsabilidades pelas quebras naturaes das mercadorias transportadas nas condições da presente tarifa.

5.^a O pagamento das sommas que, por qualquer titulo, gravem as mercadorias, deverá satisfazer-se na estação de partida, na occasião da expedição, ou na de chegada antes da mercadoria ser retirada do caes do caminho de ferro, lugar onde, n'este caso, deverá fazer-se o repeso ou reconhecimento dos volumes, sendo inadmissivel toda a reclamação logo que os volumes tenham sido retirados dos armazens, e em conformidade com as leis em vigor.

6.^a A presente tarifa será applicada de officio, salvo quando os expedidores sollicitem, na sua nota de expedição, a applicação d'outra que seja tambem applicavel á mesma mercadoria, e no percurso a que a expedição se destina.

7.^a O cambio d'esta tarifa é de 180 réis por peseta para todas as cobranças, quer effectuadas em Portugal, quer em Hespanha.

8.^a Ficam em vigor as condições das tarifas geraes de cada uma das linhas, em tudo que não sejam contrarias ás disposições da presente.

Mercadorias destinadas a Porto ou vice-versa

Acceitar-se-hão expedições taxadas por esta tarifa, de ou para qualquer das estações da Companhia Real, comprehendidas entre:

Coimbra B e Porto, ambas inclusive, pelos preços indicados e mais a taxa suplementar de

900 réis (pesetas 5) por 1:000 kilogrammas

para a Companhia Real, qualquer que seja o preço do quadro supra.

Livre transito em Portugal

Gosam do beneficio de livre transito as mercadorias que tenham de atravessar Portugal:

- 1.^o Procedentes de Hespanha com destino a outros pontos de Hespanha;
- 2.^o » » qualquer outro paiz, com destino a Hespanha;
- 3.^o » » Hespanha ou outro paiz alem de Hespanha, com destino a Lisboa, Porto, Elvas, Marvão, e Valença do Minho.

As procedentes de Hespanha ou qualquer outro paiz, com destino a qualquer estação intermedia, devem ser despachadas nas alfandegas de Lisboa, Porto, Elvas ou Marvão.

Operações aduaneiras

As remessas devem ser acompanhadas de tres exemplares da nota de expedição, para a 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, ommissão 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, em transito quer ascendente quer descendente, transpor-

tadas pela presente tarifa. Os expedidores deverão enviar, pois, á dita agencia, os documentos e esclarecimentos necessários que devam servir para o despacho de transitio na alfandega de Lisboa, dirigindo-os

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

As despesas 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 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 da 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 sair da estação da fronteira, em que essas operações se realisem, sem que ellas se achem completamente concluidas. A's administrações dos Caminhos de ferro nenhuma responsabilidade poderá caber por quaesquer atrasos 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 de 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 atrasos, despesas, multas, etc., que possam resultar nas alfandegas, portugueza ou hespanhola, 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 reduzidas 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 supras, não tomando o Caminho de ferro responsabilidade alguma pela sua falta nem pelas demoras ou prejuizos que d'ellas resultarem.

Não havendo tratado de commercio entre Portugal e Hespanha

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

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

2.º 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 transitio.

Fica pela presente annullada e substituida a tarifa especial M. L. n.º 3 de pequena velocidade de 4 de Novembro de 1886.

Lisboa, 5 de Junho de 1889

DIRECTOR DA COMPANHIA

Pedro Ignacio Lopes